Cámara Federal de Casación Penal

REGISTRO N° 1253/26

///nos Aires, a los 7 días del mes de octubre de dos mil veintiséis, integrada la Sala I de la Cámara Federal de Casación Penal por los señores jueces doctores Daniel Antonio Petrone -Presidente-, Diego G. Barroetaveña y Carlos A. Mahiques -Vocales-, para resolver acerca del recurso de casación interpuesto en el presente legajo **CFP 10009/1998/TO1/CFC5 -y su acumulado CFP 10009/1998/TO1/9/CFC6-** del registro de esta Sala I, caratulado **"HAYAS, Walter Antonio y otros s/recurso de casación".**

Efectuado el sorteo de ley para que los señores jueces emitan su voto, resultó el siguiente orden de votación: Diego G. Barroetaveña, Carlos A. Mahiques y Daniel Antonio Petrone.

El señor juez Diego G. Barroetaveña dijo:

I. Que el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 5, el 23 de diciembre de 2021 (con los fundamentos del 25 de marzo de 2022), en lo que aquí interesa, resolvió: *"**(I). NO HACER LUGAR** al planteo de prescripción efectuado subsidiariamente por el Dr. Carlos María Negri en la audiencia del 19 de noviembre de 2019, por no darse los requisitos fijados en el art. 59 y concordantes del Código Penal de la Nación. **II. ABSOLVER** a **MIGUEL ARTURO SALVIOLI**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haber formulado el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra ni por haber requerido la querella la elevación a juicio de este proceso a su respecto, **CON***

#8703965#522279585#20261007123709345

COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***III. ABSOLVER*** *a* ***ALBERTO MUÑOZ,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haber realizado el Sr. Representante del Ministerio Público Fiscal acusación en su contra ni por haberse requerido la elevación a juicio por parte de la querella,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***IV. ABSOLVER*** *a* ***ÁNGEL NORBERTO ESNAGOLA,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haber formulado el Dr. Juan Patricio García Elorrio acusación a su respecto ni haber requerido la querella la elevación a juicio de este proceso en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***V. ABSOLVER*** *a* ***RODOLFO FERNANDO GIROMINI,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haberse formulado acusación en su contra por parte del Ministerio Público Fiscal ni por haberse requerido la elevación a juicio por parte de la querella,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***VI. ABSOLVER*** *a* ***JUAN CASIMIRO ASTRADA LADRÓN DE GUEVARA,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haberlo acusado el Dr. Juan Patricio García Elorrio durante su*



alegato y porque tampoco la querella solicitó la elevación a juicio del proceso a su respecto, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***VII. ABSOLVER*** *a* ***NORBERTO ALEJANDRO VERNE,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haberse formulado acusación en su contra por parte del Ministerio Público Fiscal ni por haberse requerido la elevación a juicio por parte de la querella,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***VIII. ABSOLVER*** *a* ***ROBERTO LUIS PIGNATO,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haberse formulado imputación alguna en su contra por la representación del Ministerio Público Fiscal en su alegato final y porque tampoco la parte querellante peticionó la elevación a juicio a su respecto,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***IX. ABSOLVER*** *a* ***CARLOS EDUARDO FORD,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haberse formulado acusación en su contra por parte del Dr. Juan Patricio García Elorrio ni por haberse requerido la elevación a juicio por parte de la querella a su respecto,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***X. ABSOLVER*** *a* ***CLAUDIO MARCELO GORLA,***

de las demás condiciones personales obrantes en autos, toda vez que el Sr. Representante del Ministerio Público Fiscal no realizó acusación en su contra en la oportunidad del art 393 del Código Procesal Penal de la Nación ni solicitó la querella que este proceso fuera elevado a juicio en contra del mencionado, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XI. ABSOLVER*** *a* ***HÉCTOR ALEJANDRO PÉREZ,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, por no haberse formulado acusación en su contra por parte del Ministerio Público Fiscal ni haberse requerido la elevación a juicio por parte de la querella a su respecto,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación a contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XII. ABSOLVER*** *a* ***MANUEL ÁNGEL MORÁN CASERO,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XIII. ABSOLVER*** *a* ***MARIO VÍCTOR SRUBER,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a*

juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Sr. Representante del Ministerio Público Fiscal acusación en su contra, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XIV. ABSOLVER*** *a* ***GABRIEL MARIO PÉREZ JUNQUEIRA****, de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Dr. Juan García Elorrio acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XV. ABSOLVER*** *a* ***WALTER ANTONIO HAYAS****, de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal, representado por el Dr. Juan García Elorrio acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XVI. ABSOLVER*** *a* ***MARIO DANIEL CARDONI****,*

de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XVII. ABSOLVER*** *a* ***FERNANDO JOSÉ FRANCISCO MAYORGA,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión la representación del Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XVIII. ABSOLVER*** *a* ***FRANCISCO JAVIER MONZÓN,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Dr. Juan García Elorrio acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal*



Penal de la Nación). ***XIX. ABSOLVER*** *a* ***ÁNGEL RAFAEL SANCHIS HERRERO,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato final y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XX. ABSOLVER*** *a* ***JAVIER LOSA DE LA CRUZ,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Sr. Representante Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXI. ABSOLVER*** *a* ***JORGE BELARMINO FERNÁNDEZ,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio a su respecto, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato final y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO***

(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación). ***XXII. ABSOLVER*** *a* ***RICARDO EMBON****, de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXIII. ABSOLVER*** *a* ***ANDRÉS ALBERTO ARRIBILLAGA****, de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXIV. ABSOLVER*** *a* ***JUAN MANUEL BAIGORRIA****, de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación*

en su contra, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXV. ABSOLVER*** *a* ***CARLOS HORACIO GONZÁLEZ,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXVI. ABSOLVER*** *a* ***HUGO ALBERTO ADIB,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXVII. ABSOLVER*** *a* ***CARLOS CARMENINI,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma*

#8703965#522279585#20261007123709345

ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXVIII. ABSOLVER*** *a* ***NORBERTO ALFREDO SOTELO OSSA,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXIX. ABSOLVER*** *a* ***EDGARDO ALFREDO SÁNCHEZ ARA,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto atribuido por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Dr. Juan García Elorrio acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXX. ABSOLVER*** *a* ***GUILLERMO DESTEFANIS,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la*

querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXXI. ABSOLVER*** *a* ***JUAN ANTONIO FORTUNY,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXXII. ABSOLVER*** *a* ***ENRIQUE VENTURA DE ANCHORENA,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato final y por no haber formulado en esa misma ocasión el representante Ministerio Público Fiscal acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXXIII. ABSOLVER*** *a* ***PABLO ALFREDO CHINI,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado*

durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Ministerio Público Fiscal acusación en su contra, ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXXIV. ABSOLVER*** *a* ***NORBERTO HUGO NIEVES,*** *de las demás condiciones personales obrantes en autos, en orden al delito por el cual fuera requerida la elevación a juicio, por no haberse acreditado durante este debate público su intervención en el injusto imputado por la querella durante su alegato y por no haber formulado en esa misma ocasión el Dr. Juan García Elorrio acusación en su contra,* ***CON COSTAS EN EL ORDEN CAUSADO*** *(artículo 190 del Código Penal de la Nación en contrario; y artículos 400, 402, 530, 531 y 533 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXXV. DEJESE SIN EFECTO*** *las medidas cautelares de carácter patrimonial que pesan sobre* ***MIGUEL ARTURO SALVIOLI, ALBERTO MUÑOZ, ÁNGEL NORBERTO ESNAGOLA, RODOLFO FERNANDO GIROMINI, JUAN CASIMIRO ASTRADA LADRÓN DE GUEVARA, NORBERTO ALEJANDRO VERNE, ROBERTO LUIS PIGNATO, CARLOS EDUARDO FORD, CLAUDIO MARCELO GORLA, HÉCTOR ALEJANDRO PÉREZ, MANUEL A. MORÁN, MARIO VÍCTOR SRUBER, GABRIEL MARIO PÉREZ JUNQUEIRA, WALTER HAYAS, MARIO DANIEL CARDONI, FERNANDO JOSÉ FRANCISCO MAYORGA, FRANCISCO JAVIER MONZÓN, ÁNGEL RAFAEL SANCHIS HERRERO, JAVIER LOSA DE LA CRUZ, JORGE BELARMINO FERNÁNDEZ, RICARDO EMBON, ANDRÉS ALBERTO ARRIBILLAGA, JUAN MANUEL BAIGORRIA, CARLOS HORACIO GONZÁLEZ, HUGO ALBERTO ADIB, CARLOS CARMENINI, NORBERTO***

ALFREDO SOTELO OSSA, EDGARDO A. SÁNCHEZ ARA, GUILLERMO DESTEFANIS, JUAN ANTONIO FORTUNY, ENRIQUE VENTURA DE ANCHORENA, PABLO ALFREDO CHINI y NORBERTO HUGO NIEVES *según corresponda (artículo 402 del Código Procesal Penal de la Nación).* ***XXXVI. NO HACER LUGAR*** *al pedido de extracción de testimonios solicitado durante el alegato por la querella, para que se investigue y se sancione a los supuestos responsables que bajo coacción y/o amenazas habrían obligado a Jorge Ricardo Maggi, en el ámbito de la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba, dependiente de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad al momento de los hechos, a incurrir en la adulteración de faxes identificados con los números 230/98, cuyas piezas se encuentran incorporadas en autos, y que habría sido ejecutada con la finalidad de entorpecer y/o eludir la investigación y/o eludir las responsabilidades de los acusados, por no haber verificado este Tribunal la existencia de indicios con la suficiente entidad que permitieran acceder al reclamo de esta parte, más allá de las acciones que la querella pueda ejercer.* ***XXXVII. NO HACER LUGAR*** *al pedido de extracción de testimonios de la perito Fabiola Edith Miraval efectuado por la querella, en atención a la posible comisión del delito de falso testimonio por entender que el informe presentado en los autos caratulados "Vázquez, Daniel Jorge y otros, contra Estado Nacional, Fuerza Aérea Argentina sobre daños y perjuicios", expediente N° 5.441/99 del Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 5, Secretaría N°9, es contradictorio al informe presentado en la*

presente causa, por considerar los suscriptos que la conducta imputada no se adecuada a las pautas fijadas por el tipo penal invocado por la querella, sin perjuicio de las acciones que esa parte entienda puede ejercer. ***XXXVIII. NO HACER LUGAR*** *al pedido de extracción de testimonios solicitado por la querella, a fin de que se investigue la posible comisión del delito de falso testimonio, tipificado y reprimido por el artículo 275 del Código Penal de la Nación, en que habrían incurrido los peritos ingenieros mecánicos aeronáutico Luis Ricardo Dávila, ingeniero aeronáutico Matías Guidobono y el perito piloto Carlos María Martínez Junor por ocultar su condición y/o su vinculación y/o su relación de dependencia con las partes, por entender los miembros de este Tribunal que el obrar imputado a los mencionados peritos está lejos de adaptarse al precepto penal enunciado por la querella, más allá de las acciones que ésta crea puede ejercer.* ***XXXIX. NO HACER LUGAR*** *al pedido de extracción de testimonios solicitado por la querella, a fin de que se investigue la posible comisión de los delitos de falso testimonio y/o encubrimiento, tipificados y reprimidos por los artículos 275 y 277 del Código Penal, en que habrían incurrido los peritos ingeniera aeronáutica Silvina de Ceglia, ingeniero mecánico aeronáutico Luis Ricardo Dávila, ingeniero aeronáutico Javier Eduardo Molina Gómez, ingeniera aeronáutica Fabiola Edith Miraval, ingeniero mecánico electricista Rodolfo Guerrero, ingeniero aeronáutico Matías Guidobono, peritos pilotos Carlos María Martínez Junor, Rogelio Ramón Marzialetti y*

Carlos Alberto Pérez, por haber suscrito y ratificado durante el coloquio de peritos un informe pericial que contendría ocultamientos, contradicciones y tergiversaciones de la información, documentación técnica de las normas legales vigentes y hechos de autos que estarían dirigidas a eludir la investigación y/o la responsabilidad de los acusados, por no haber advertido los suscriptos la existencia de algunos de los extremos aducidos por la querella en orden a los ilícitos penales invocados, desde luego queda a salvo el derecho de accionar que tiene la parte si considera que ello corresponde. ***XL. NO HACER LUGAR*** *al pedido de extracción de testimonios solicitado durante el debate por el Sr. Representante del Ministerio Público Fiscal, a fin de que se extraigan copias digitalizadas de audio y de video de las audiencias del 25 de febrero y 9 de marzo de 2021, a fin de que se investigue la posible comisión de delitos de acción pública, por no haber verificado este Tribunal la existencia de indicios con la suficiente entidad que permitieran acceder al reclamo del Dr. García Elorrio y ello, obviamente más allá de la facultad que posee el Sr. Representante del Ministerio Público Fiscal de deducir las denuncias que crea corresponder.* ***XLI. RESPECTO*** *a lo solicitado por la querella, a la extracción de testimonios de este pronunciamiento y las piezas correspondientes, las que no fueron individualizadas, y con estos se libre oficio a los otros dos poderes del Estado para que realicen acciones diplomáticas, legales y/o judiciales pertinentes respecto de la República Oriental del Uruguay*

y los Estados Unidos de América en razón del presunto incumplimiento del anexo 13 de OACI en perjuicio de la República Argentina, ***excede los límites de las facultades de este Tribunal, por lo que NO SE HARÁ LUGAR a estas solicitudes*** […]*”.* (Lo destacado y las mayúsculas obran en el original).

II. Que, contra esa decisión, María Silvina Rumachella y Norberto Candido Caputo, actuando en representación de la querella, interpusieron el recurso de casación en estudio, el que fue concedido por el tribunal *a quo* respecto de los puntos I y del XII al XLI y declarado inadmisible, por mayoría, en relación a los puntos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI. Esto último, motivó que la parte aludida acudiera a esta instancia mediante una presentación directa, la que fue resuelta favorablemente (cfr. Legajo CFP 10009/1998/TO1/9/RH2, Reg. 1721/24, rto. el 30/12/24) y condujo a la formación del incidente CFP 10009/1998/TO1/9/CFC6 y a su acumulación al presente legajo.

III. La parte recurrente encauzó su presentación en los términos del art. 456, inc. 2°, del Código Procesal Penal de la Nación (CPPN).

En lo medular, postuló que existieron errores de procedimiento y que la resolución impugnada incurrió en supuestos de arbitrariedad de sentencia que imponen su descalificación como acto jurisdiccional válido, según lo previsto por los arts. 123 y 404, inc. 2°, del CPPN.

Los agravios formulados pueden dividirse en dos conjuntos diferentes. Por un lado, los planteos de nulidad vinculados con la integración del tribunal sentenciador y diversos aspectos de la sustanciación del debate y de la deliberación. Por otro, los cuestionamientos dirigidos contra la valoración de la prueba producida durante el debate sobre la que el pronunciamiento puesto en crisis fundó las absoluciones de los imputados.

III. a. i. En cuanto refiere al primer grupo de agravios mencionado, la querella comenzó por sostener que la sentencia impugnada es nula porque no fue dictada por un tribunal integrado por tres magistrados.

Aludió al art. 32 del CPPN y argumentó que, en el presente caso, se presentan los supuestos de sus incisos "a" y "b", es decir, que el objeto de este proceso versa sobre la presunta comisión de un delito cuya pena máxima privativa de la libertad en abstracto supera los quince años de prisión y se trataría de un delito cometido por funcionarios públicos en ejercicio u ocasión de sus funciones.

En esa línea, esgrimió que *"(L)a regulación citada no deja lugar a dudas de su aplicación en el caso de autos* […] *Sin embargo, del decisorio en crisis se desprende que solo dos de sus integrantes -los Dres. Obligado y Palliotti- lo firman"*.

Señaló que *"(R)especto del tercer integrante -el juez Martínez Sobrino- al pie de la resolución luce una nota suscripta por el Secretario del Tribunal que deja*

constancia que no la firma por haber cumplido setenta y cinco años […] *el día 6 de enero de 2022”.*

Alegó que, de esa circunstancia, *“(s)e desprenden dos cuestiones, aunque ambas nos hacen arribar -consideradas individual o separadamente- a idéntico resultado: la afectación de nulidad absoluta e insanable del decisorio en crisis”.*

Por una parte, arguyó que *“(s)e infiere que ambos jueces -Obligado y Palliotti- votan juntos, no pudiéndose determinar el orden ni la forma de votación, ni cuáles argumentos pertenecen a cada uno de los decisores* […] *lo que conculca a esta parte querellante la posibilidad de conocer o atribuir* […] *a cada uno de ellos su opinión”.*

Sostuvo que dicho proceder infringió lo previsto por los arts. 396 y 398 del CPPN.

Por otra parte, planteó que *“(e)l exmagistrado* [José Valentín Martínez Sobrino] *nunca podía haber suscripto el decisorio debido a la pérdida de su calidad de juez -titular en el Tribunal Oral en lo Criminal n°6 y, en razón de esa calidad, de subrogante en el Tribunal Oral en lo Criminal n°5- a partir del 21 de febrero de 2020”.*

En ese sentido, afirmó que *“(e)l Dr. Martínez Sobrino -renunciante y con renuncia aceptada por el Presidente de la Nación en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 99 inciso 4 de la Constitución de la Nación Argentina- juez titular del TOCF N°6 y subrogante en esa calidad de juez en el TOCF N°5 en el que conoció y tramitó la denominada causa ´Austral´ y conexas,*

no estuvo constitucionalmente habilitado luego del día 21 de febrero de 2020 para continuar desempeñándose como juez de la Nación Argentina y por imperio del artículo 365 C.P.P.N. el Tribunal debió completar su integración con el juez sustituto o cuarto juez, el Dr. Enrique Méndez Signori".

Adujo que, de tal manera, se afectó la garantía del juez natural, consagrada por el art. 18 de la Constitución Nacional (CN).

III. a. ii. En segundo lugar, se agravió de que la sentencia recurrida omitió resolver los planteos casatorios articulados por esa parte en fecha 8 de febrero de 2021 y 6 de agosto de 2021, respectivamente contra la decisión que se expidió sobre *"(e)l contenido y alcance del testimonio brindado por Alejandro López Camelo"* y aquella que *"(e)n forma abrupta e intempestiva, dejó sin efecto las declaraciones testimoniales de los integrantes de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación Civil de la República Oriental del Uruguay* […] *autores del Informe Final del siniestro que nos ocupa, en el marco del Anexo de la OACI y del testigo Enrique Piñeyro, resultando que en este último supuesto el Tribunal, en fecha 17/8/2021, dictó un auto que tuvo presente el recurso articulado y que se lo resolvería en tiempo oportuno, lo cual no aconteció".*

Sobre el particular, señaló que *"(l)os elementos de prueba que el Tribunal Oral truncó en forma intempestiva, abrupta y arbitraria, colocó a la parte querellante ante un escenario de indefensión que afecta*

los cimientos de las garantías constitucionales del debido proceso, la defensa en juicio, la igualdad de armas, el principio contradictorio y los más elementales derechos y garantías de las víctimas con raigambre constitucional".

Refirió que, en lugar de gestionar la producción de las declaraciones testificales aludidas durante el debate, el tribunal sentenciador dispuso, en fecha 13 de julio de 2021, *"(l)a incorporación por lectura de los testimonios de los nombrados, brindados durante el año 2005 en la etapa de instrucción".*

Sostuvo que, de tal manera, *"(e)l Tribunal frustró la posibilidad de interrogar a dichos testigos sobre aspectos medulares que hacen al objeto de este proceso, puesto que realizaron la investigación técnica del siniestro en el ámbito de la CIADA -supra identificados- y/o coadyuvaron en dicha investigación, como el caso de Enrique Piñeyro, en su calidad de integrante de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas y en su rol de investigador de accidentes aéreos".*

Enfatizó en que *"(M)ás aún, devenía necesario contar con los testimonios aludidos, luego de las afirmaciones y argumentaciones de los peritos durante las audiencias relativas al coloquio de los mismos en el curso del debate, en razón que las mismas apuntaron lisa y llanamente a descalificar la investigación técnica a cargo de la CIADA".*

Fue así como alegó que *"(l)a sentencia en crisis causa un gravamen que debe repararse por el medio impugnativo articulado, puesto que tácitamente convalida*

la resolución de fecha 13/7/2021, sin valorar adecuadamente las pretensiones articuladas por esta parte, y además por resultar contradictoria con la resolución del propio Tribunal de fecha 5 de junio de 2021 […] *en la cual ordenó la producción de dicha prueba testimonial, luego dejada sin efecto".*

III. a. iii. En tercer lugar, criticó "*(l)a imposibilidad material para* [esa] *parte, de conformidad al cronograma fijado por el Tribunal para la exposición de los alegatos asignando a la querella la fecha de inicio el 12/8/2021, de contar en tiempo útil con la transcripción de las declaraciones de los peritos producidas en el coloquio, de los testigos y demás actas del debate".*

Mencionó que, además de solicitar al tribunal sentenciador una prórroga en virtud de dicha circunstancia, también esa parte le hizo saber que "*(s)e encontraba pendiente la producción de prueba valiosa para el juicio, a saber la respuesta al oficio ampliatorio remitido a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuya tramitación fuera notificada por la Presidencia en la audiencia celebrada en fecha 9 de febrero de 2021 relativa a una medida ordenada en la instrucción suplementaria; la solicitud de una copia de la nota que habría remitido el testigo Rubén Montenegro en su carácter de Jefe de la Fuerza Aérea Argentina a su par de la República Oriental del Uruguay con el Informe que habría producido la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) a resultas de su declaración testimonial en fecha 6 de octubre de 2020 y la falta de*

resolución respecto de la petición formulada por [esa] *parte acusadora durante la declaración testimonial de Alejandro López Camelo* […] *con el objeto de requerir a la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) el Informe que dicha entidad habría elaborado sobre las causas del siniestro del Vuelo 2553 de Austral, en razón de la investigación llevada a cabo en dicho ámbito, en colaboración con la CIADA, todo lo cual no tuvo acogida favorable por parte del Tribunal continuando con* [el] *desarrollo del debate en su parte conclusiva sin la incorporación de la totalidad de los elementos y piezas señaladas".*

Aseveró que *"(t)ambién resulta inválida la sentencia en crisis, tanto en su faz documental y como actividad procesal, por cuanto omite resolver sobre cuestiones planteadas en el curso del debate por* [esa] *parte y que guardan estrecha relación con la producción de la prueba, la violación de la igualdad de armas ante la imposibilidad de disponer de las versiones taquigráficas del coloquio de peritos y de las declaraciones testimoniales producidas durante el debate y la denegatoria de la réplica prevista en el art. 393 del CPPN., en mérito a la afectación de derechos y garantías vinculados en forma directa al debido proceso y la defensa en juicio".*

III. a. iv. En cuarto lugar, expresó que *"(e)l Tribunal incurrió en arbitrariedad en la decisión de coartar a esta parte la posibilidad de acusar a los imputados en la causa N°2268/2009, caratulada*

"Salvioli[…]" en trámite conexo con las restantes causas unificadas N°10.009/98 y N°15.370/2006 […] *con el argumento que* [esa] *parte no realizó su requerimiento de elevación a juicio, cuando en rigor de verdad al contestar la vista del art. 346 del CPPN, la querella manifestó su oposición a la conclusión de la instrucción por considerar que la misma no tenía el grado de conclusión requerido para disponer su clausura".*

Precisó que *"(S)in perjuicio de ello, si bien la omisión de responder la vista prevista en el art. 346 del código de rito en orden a la pretensión acusatoria, traería en principio aparejada la pérdida de los derechos procesales vinculados al acto precluido, no implica la de otros que no se encuentran vinculados a ese acto, entre los que contempla el de ´proporcionar elementos de convicción´ (art. 82 del código de forma) y fundamentalmente de ejercer los derechos que le confiere a la víctima la Ley N° 27.372".*

A continuación, citó los fallos "Santillán", "Quiroga" y "Bernstein" de la CSJN.

Se agravió porque la sentencia recurrida omitió señalar que *"(d)urante el inicio de la exposición del alegato, el Tribunal expresamente privó en forma arbitraria, el derecho de brindar y aportar elementos de convicción respecto a la situación procesal de dichos imputados en relación al hecho objeto del juicio, en claro detrimento de los derechos y garantías de las víctimas en el proceso penal a tenor de lo prescripto por la Ley N° 27.372".*

La parte recurrente afirmó que la circunstancia de haberse visto privada de *"(b)rindar elementos de convicción respecto de la situación procesal de los involucrados en la causa N° 2268/2009, máxime cuando posteriormente a* [su] *exposición el representante del Ministerio Público Fiscal desiste de la acusación a su respecto"*, resulta una circunstancia que *"(d)ebe ser reparada por la vía casatoria mediante la presente interposición, con la finalidad de no tornar en ilusoria la plena operatividad de los derechos y garantías de las Víctimas en función de la vigencia de la Ley N° 27.372, tanto en la habilitación y tratamiento del recurso contra la sentencia en cuanto a que dispuso la absolución de los imputados en la actuación citada, sino también en orden al rendimiento integral de la vía impugnativa de marras en relación a la situación procesal de los mismos y su participación en los hechos objeto del juicio"*.

III. a. v. En quinto lugar, cuestionó que dos de los magistrados integrantes del tribunal incurrieron en actos de prejuzgamiento durante el debate.

En esa línea, primero reprodujo textualmente los argumentos en los que pretendió fundar un planteo de recusación contra la jueza Adriana Palliotti, el 13 de noviembre de 2020, relativo a lo acontecido en la audiencia llevada a cabo días antes, el 10 de noviembre de ese año.

La querella manifestó que, en aquella ocasión, Alejandro Jorge Botana brindó declaración testifical y que, al momento de preguntársele *"(¿) Es posible que se*

desconecte el piloto automático? […] *la Señora Jueza, con una mano apoyada sobre su mejilla está escuchando atentamente la pregunta y que, aun antes de que el testigo responda, niega enfáticamente con movimientos de cabeza".*

Agregó que, durante esa misma audiencia, Sergio Ariel Basteiro también declaró testificalmente y, al finalizar su deposición, "*(e)fectuó manifestaciones acerca de incomodidades que sufrió durante la audiencia: ´Una sugerencia (…) al bien del proceso (…) Es muy molesto, estando yo en la pantalla, tener que ver la cara de todos los diferentes integrantes que están acá… y mucho más molesto ver que hagan gestos, que hagan caras, que digan que no con la cabeza, que digan que sí con la cabeza, lo cual como sugerencia buscaría otro método para poder hacer una declaración tranquila sin estar viendo algunos datos, algunos* […] *que incomodan´".*

A su vez, expresó que "*(´) más allá de asumir una actitud que molestaba, intranquilizaba e incomodaba a un testigo, lo grave de esta situación -y que da lugar a la presente recusación- es que la Señora Jueza, a través de su negativa, adelantó criterio respecto de un hecho controvertido en el proceso y que fuera exteriorizado por alguno de los peritos que expusieron en las audiencias correspondientes´".*

Dijo que esa parte acusadora, "*(e)n forma clara y atinada señaló durante el debate el prejuzgamiento de un integrante del Tribunal, que luego ha venido a quedar patente y manifiesto en los términos de la sentencia recurrida".*

Seguidamente, aludió a un pedido de aclaratoria presentado por esa parte *"(e)n fecha 3/8/2021 respecto de una manifestación vertida por el Dr. José V. Martínez Sobrino en su calidad de Presidente del debate, con el siguiente alcance: ´[…] V.E. estaba hablando de la necesidad de llevar a su etapa final al proceso, en esa oportunidad en el minuto 10,26 segundos, expresó: ´…Y cese en ese lapso el estado de incertidumbre del que han estado sometidos desde que se produjo el injusto origen de este debate…´´"*.

Añadió que *"(E)n la audiencia celebrada el día 5/8/2021, el Presidente del debate, Dr. Martínez Sobrino, efectuó la aclaración solicitada, descartando que la expresión vertida tuviera un sentido que pudiera constituir prejuzgamiento al respecto"* y argumentó que *"(l)uego del dictado de la sentencia recurrida, ha quedado claro que no fue una utilización semántica aséptica, sino una expresión anticipada que luego quedaría plasmada con los términos de la misma"*.

III. a. vi. En sexto lugar, objetó *"(l)a inobservancia de un lenguaje claro en la sentencia, en el entendimiento que el mismo constituye una vertiente de la garantía de la defensa en juicio como así también de la publicidad de los actos de gobierno"*.

En apoyo de su postura, citó los fallos "Flamenco" y "Cañete" de la CSJN.

III. a. vii. En séptimo lugar, censuró el registro discursivo y argumentativo de la sentencia *"(d)e*

tono disciplinador en relación a la intervención y actuación de [esa] *parte acusadora en el proceso penal".*

Argumentó que "*(e)n modo alguno* [han] *incurrido en inconducta alguna, aún y pese al dolor que ha causado y sigue causando la pérdida irreparable de* [sus] *seres queridos y la dilación injustificada de la justicia. Aún con el grado de vehemencia que* [pudieron] *exponer* [sus] *argumentaciones, nunca* [han] *transgredido los límites que impone el ejercicio decoroso de la profesión de abogados, ni mucho menos incurrido en expresiones banales o carentes de sentido y jamás hemos procurado abusar de la relación familiar con una de las víctimas para conducir*[se] *en este dilatado proceso penal".*

Indicó que "*(M)ás bien la desmesura se instala en la propia letra de la sentencia al comparar a la representación letrada de esta parte acusadora con un ´cotilleo de porteras´, puesto que es una calificación que constituye una falta de respeto a nuestra labor profesional y que no podemos dejar de señalar".*

Citó las previsiones de los arts. 14 de la Ley 24937 y 5 de la Ley 23187 y arguyó que "*(d)e acuerdo con* [su] *juego armónico* […] *la conducta asumida por los señores jueces a nuestro respecto -allende de quien haya sido el autor material de la sentencia y toda vez que no se encuentran debidamente individualizados los votos y fue suscripta sólo por dos de los tres integrantes del Tribunal- todos han incurrido en la conducta descripta en la primera de las normas en función de la calidad de*

equivalencia a los magistrados atribuida a los abogados por la segunda”.

Sostuvo que la Ley 23187 concede al abogado afectado el derecho a efectuar una reclamación ante el superior jerárquico del infractor.

Aseveró que *“(e)l superior jerárquico del infractor es, precisamente, la Cámara Federal de Casación Penal, que es el órgano jurisdiccional que interviene en esta instancia, dejándose aquí planteado el correspondiente reclamo a los fines de que le imprima separadamente el trámite establecido en la norma antes aludida”.*

III. b. Por otra parte, en cuanto refiere al segundo grupo de agravios, la querella centró sus argumentaciones en la arbitraria valoración de la prueba.

III. b. i. En primer término, se abocó a cuestionar la valoración de la prueba pericial de la CIADA.

En ese sentido, reclamó que *“(A)l señalarse en la sentencia que el Informe Final de la CIADA no puede ser utilizado en sede judicial para la atribución de responsabilidades de ninguna índole, incluida la penal, se advierte una contradicción en el razonamiento por cuanto dicha pieza ha sido utilizada por el mismo Tribunal para ordenar una pericia en el marco de la instrucción suplementaria mediante el resolutorio de fecha 21 de abril de 2016”.*

Consecuentemente, aseveró que *“(s)iguiendo el razonamiento de la sentencia, si el Informe Final de la*

CIADA no es prueba válida, la pericia resulta inválida, el coloquio igualmente y por ende cabe el planteo de nulidad de dichos actos".

Adicionalmente, criticó que "*(p)ara dictar la sentencia absolutoria* […] *el Tribunal ha adoptado el criterio del informe pericial suscripto por la mayoría de los Peritos Ing. Aeronáutica Silvina DE CEGLIA, Ing. Mecánico Aeronáutico Luis Ricardo DAVILA, Ing. Aeronáutico Javier Eduardo MOLINA GOMEZ, Ing. Aeronáutica Fabiola Edith MIRAVAL Ing. Mecánico Electricista Rodolfo Guerrero, Ing. Aeronáutico Matías GUIDOBONO, Peritos Pilotos Carlos María MARTINEZ JUNOR, Rogelio Ramón MARZIALIETTI y Carlos Alberto PEREZ (Piloto de Aeronaves, Investigador de Accidentes de Aviación Civil, Perito Judicial), sin considerar el Informe suscripto por el propio perito designado por el Tribunal, Carlos Lupiañez"* en tanto dicha forma de valorar la prueba implica -sostuvo- que "*(a) través de un acto jurisdiccional de la República Argentina se está descalificando e invalidando la investigación técnica del accidente de la aeronave LV WEG ocurrido el 10/10/1997, realizada por la República Oriental del Uruguay como Estado del suceso en el marco del Anexo 13 de OACI, derivado del Convenio de Chicago de 1944, del cual ambos Estados son Partes".*

Indicó que "*(a) la luz de las normas internacionales antes aludidas, el único documento válido que precisa y determina las causas del* [accidente aéreo] *resulta ser el Informe Final de la CIADA, en el modo y*

forma que surge de su contenido, obrando como prueba documental incorporada a estos autos y al debate".

A mayor abundamiento, disputó que los peritos intervinientes presentaran ante el tribunal sentenciador "*(d)ocumentos y estudios que resulta menester señalar no fueron considerados por la CIADA* […] *de acuerdo a las normas internacionales vigentes que rigen la investigación de accidentes aéreos, dichos estudios llevados a cabo por el Estado de matrícula de la aeronave siniestrada a través de la JIAAC, no se encuentran validados o reconocidos por el Estado de suceso, en este caso la República Oriental del Uruguay por conducto de la CIADA, la cual debió ser invitada a participar de todos y cada uno de los estudios y ensayos realizados por la JIAAC a los fines de imprimirles la objetividad que el caso requería, los que, a tenor de lo expuesto, quedan descalificados por no ajustarse a los procedimientos internacionales".*

En ese sentido, manifestó que "*(r)esultaba razonable y atendible que los integrantes de la CIADA brindaran testimonio durante el debate, a fin de ser preguntados por estos estudios y ensayos, pero ello fue abortado por el propio Tribunal al dejar arbitrariamente sin efecto la producción de esta valiosa prueba testimonial".*

Asimismo, objetó que el tribunal decidiera "(*c)olocar en un pie de igualdad a dos organismos* [la CIADA y la JIAAC] *que por su naturaleza jurídica no lo eran al momento de la investigación del siniestro del vuelo 2553, en palmaria contradicción con las normas*

internacionales que rigen la aeronavegación civil y la investigación de accidentes de dicha actividad".

Además, indicó que *"(s)e ha pretendido otorgarle otra relevancia en el ámbito judicial a la participación de la JIAAC a través de sus observaciones que integran el Apéndice E del Informe Final, pues no han tenido entidad en el ámbito internacional para modificar las conclusiones de la CIADA y, en consecuencia, se han utilizado dichas observaciones como la única verdad, una verdad enderezada a exculpar a los imputados".*

En esa línea, reprobó que se concibiera el peritaje como una suerte de desempate técnico entre la CIADA y la JIAAC: *"(e)l Tribunal más que ordenar la producción de una prueba pericial, en realidad ordenó y convalidó un trabajo de comparación de informes, análisis de evidencia ya estudiada y clasificada, para darle forma de pericia para luego utilizar las conclusiones del dictamen suscripto por la mayoría de los peritos como válidos y descartando de plano las conclusiones oficiales del Informe Final de la CIADA luego de 24 años de acaecido el hecho".*

Manifestó que *"(L)a sentencia recurrida no ha tenido en consideración la adecuada relación existente entre el sistema jurídico interno y el sistema jurídico internacional, a la luz de la reforma constitucional que clausuró definitivamente la errática o disímil interpretación jurisprudencial sobre esta cuestión, fijando la jerarquía de los tratados en el sistema jurídico interno en el sentido supra mencionado. En este*

sentido, la sentencia recurrida no constituye una derivación razonada del derecho vigente".

Sumado a ello, dijo que *"(D)e conformidad a las constancias obrantes en las actuaciones, no advierte el Tribunal Oral interviniente que la cuestión radica precisamente en que la República Argentina, al participar en la investigación de este desastre aéreo a través de la JIAAC, no cumplió adecuadamente con la obligación impuesta por el Anexo 13 en cuanto a brindar toda la información como Estado de Matrícula y Explotador de la aeronave al Estado a cargo de conducir la investigación, es decir, Uruguay, violando las normas internacionales en juego y generando responsabilidad interna e internacional en relación a la República Argentina ante su actuación en la investigación técnica del siniestro".*

Seguidamente, planteó que *"(s)egún la propia autoridad aeronáutica, la empresa Austral no contaba con una dispensa para el cumplimiento de la DNAR 25.1326, y que con posterioridad al desastre aéreo se le otorgó a la mencionada empresa un plazo para colocar la luz ámbar exigida por dicha norma, tal como surge de la respuesta brindada en el marco del Expediente Administrativo 1.740.689, del 3/9/1999".*

También, sostuvo que *"(l)a conducta sistemática asumida por los miembros y responsables máximos de los órganos de la Fuerza Aérea Argentina, fue la de engañar, ocultar pruebas incriminatorias y destruirlas, confundir y engañar en su buena fe a la Comisión del Estado a cargo de la investigación técnica del siniestro, para luego*

cuestionar el resultado al que arribare, si este no les convenía a sus intereses personales, es decir que se descubriera –tal como finalmente ocurrió– que el procedimiento de legitimación del certificado tipo de la aeronave y sus correspondientes certificados de aeronavegabilidad provisorios y estándar suscriptos por los acusados Daniel Rodolfo Wenk y Juan Manuel Baigorria, se realizaron, a sabiendas, en forma irregular, ilegal, contraria a la normativa vigente en materia de seguridad aérea. Y así fueron otorgados a la empresa Austral".

A su vez, se agravió de que la sentencia recurrida no tuviera en consideración "*(l)as declaraciones de los testigos uruguayos incorporadas por lectura ni mucho menos pudimos contar con sus testimonios durante el debate por haber sido dejada sin efecto su convocatoria, en forma intempestiva y arbitraria por el Tribunal. De esta manera, fueron soslayados los reales intereses en juego, que involucran al Estado Argentino que está comprometido en este suceso".*

Luego, reseñó las conclusiones del Informe Final de la CIADA, las observaciones realizadas por el JIAAC y aseveró que "*(a)l derrumbar las conclusiones del Informe Final de la CIADA en base al dictamen pericial, devenido en ´informe técnico comparativo´, para el Tribunal se corta todo nexo causal con todas las acciones u omisiones cometidas por los imputados y la puesta en peligro* [de] *la seguridad de la aeronave con el ulterior desastre aéreo y la muerte de sus 74 ocupantes. Conclusión de la sentencia*

que, en base a las argumentaciones sostenidas en el presente, resulta arbitraria”.

A propósito de ello, especuló con que “*(A) esta altura de las secuencias producidas en este proceso, podríamos concluir que* [los] *testimonio*[s] *de los integrantes de la CIADA fueron descartados porque existía un temor fundado que estos estaban en condiciones de refutar todas y cada una de las afirmaciones de los integrantes de la JIAAC simultáneamente que las argumentaciones de la mayoría de los peritos y, de esta forma, mantener incólume las conclusiones del Informe Final del desastre aéreo y con ello la posibilidad de acusar a los imputados en función del art. 190 del Código Penal”.*

A más de lo anterior, agregó que “*(O)tra cuestión también soslayada* […] *se vincula con los antecedentes y la situación de los peritos que suscribieron el dictamen pericial en mayoría, que llevó a cuestionar su objetividad, pero que el Tribunal en forma dogmática también rechazó”.*

En otro orden de ideas, adujo que “*(e)n la sentencia se habla de 'informe técnico comparativo' o 'examen técnico comparativo'. Una pericia no se corresponde con esta definición, puesto que un peritaje judicial comprende la investigación, análisis y valoración profesional del peritaje en un procedimiento judicial con vistas a la elaboración de un informe pericial. Debe realizar la recopilación de todas las pruebas a las que*

pueda acceder y que sirvan para fundamentar su opinión, de acuerdo a las necesidades y demandas de la justicia".

En ese sentido, hizo referencia a que "*(e)ste 'examen técnico comparativo' que sería el dictamen suscripto en mayoría, lejos de efectuar un serio y profundo estudio sobre el origen de las observaciones que la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil -y subrayamos el término porque se trató de observaciones y no de otro informe-, los peritos que pretenden constituir una mayoría numérica para ser contados como detractores del Informe Final de la CIADA conforme el Anexo 13 de la OACI, en lugar de ser pesados por cada uno de sus argumentos individuales en razón de su especialidad -pilotos e ingenieros aeronáuticos- conformaron -contrariamente a lo ordenado- un grupo monolítico que preparó un nuevo informe que no reúne los requisitos que debe caracterizar a una pericia".*

Acto seguido, argumentó que correspondía "*(r)eiterar aquí lo expuesto en el alegato, en cuanto a que ello es así porque además de mezclar las especialidades -los peritos pilotos de parte Martínez Junor (Fontán Balestra/Austral), Marzialetti (Krauth y Vivanco) y Pérez (Ministerio Público) y el perito ingeniero electromecánico, no aeronáutico, Guerrero (Figuerero/Austral) y el perito ingeniero electromecánico, no aeronáutico, Guerrero (Figuerero/Austral) suscribieron opiniones de otra especialidad- y los peritos ingenieros aeronáuticos De Ceglia (Oficial), Miraval (Ministerio Público), Guidobono (Sandro/Embón), Molina Gómez*

(FiguereroFontán Balestra/Austral), Dávila (Habermhel/Baigorria). De conformidad con lo manifestado en su informe individual por el perito Lupiañez, denostado por el grupo homogéneo y también por el propio Tribunal en la sentencia, en lugar de buscar dirimentes para el análisis el mismo se concentró únicamente en tratar de demoler mediante afirmaciones imposibles de corroborar o directamente contrarias a las constancias del Informe Final de la CIADA y enderezado permanentemente a desprestigiar profesionalmente a los miembros de la Comisión Investigadora uruguaya poniendo en tela de duda su capacidad técnica e intelectual".

Así, pues, expuso que los peritos actuaron repitiendo idénticos argumentos que los miembros de la JIAAC, deslindando toda la responsabilidad del suceso en la tripulación de la aeronave LV-WEG.

Postuló que "*(d)ichos peritos no actuaron dentro del marco de imparcialidad, la objetividad, el desinterés y la sinceridad que resultan pertinentes para que un dictamen pericial logre eficacia probatoria, pero esto fue arbitrariamente descartado por el Tribunal".*

Seguidamente, hizo referencia a que *"(E)l Tribunal no consideró las argumentaciones vertidas por la querella sobre las inconsistencias, contradicciones y falta de comprobación de determinados parámetros en que incurrieron los peritos en el referido informe y que fueron señaladas por esta parte como parte de una metodología carente de objetividad, enderezada en forma tendenciosa a solidificar los estudios y conclusiones de*

la JIAAC con la finalidad directa de descalificar [el] *Informe Final de la CIADA, lo cual quedó cristalizado con el dictado de la sentencia absolutoria".*

Fue entonces que, *"(p)ara una mejor comprensión de la valoración que efectuó* [esa] *parte acusadora en torno al informe pericial"*, la querella pasó a exponer *"(l)os argumentos que explicitan el cuestionamiento relativo al mismo* […] *y que abonan la tacha de arbitrariedad de la sentencia respecto de este tópico en particular".*

De tal modo, apuntó que *"(s)urge del informe que los peritos aseveraron que el vuelo había sido ´erróneamente despachado´ o ´erróneamente planificado´ a nivel de vuelo 350 (FL350), debido a la posible existencia, según el pronóstico, de tormentas en la última parte de la ruta hacia Aeroparque".*

Añadió que *"(s)e contradicen los peritos al afirmar que los pilotos debían haber previsto el uso de anti-hielo en crucero, puesto que con ello están admitiendo que existió la posibilidad de encontrar condiciones de formación de hielo que podían hacer necesario el uso de anti-hielo a altos niveles, circunstancia negada en el informe suscripto por ellos. Y precisamente, la existencia de hielo o engelamiento es el hecho que ha negado la JIAAC para rebatir o refutar el Informe Final de la CIADA, a su turno los peritos y luego el Tribunal en su sentencia".*

Afirmó que *"(e)stá probado por los datos del CVR que fue al inicio del descenso del avión donde se conectó*

el anti-hielo de motores” y sostuvo que, en base a ese dato, debía descartarse *“(l)a hipótesis de baja energía elaborada por los peritos, a nivel de vuelo 350, por cuanto, de las constancias incorporadas está probado que al avión le sobraba empuje a nivel 350, dado que había volado a Mach 0,81 en crucero sin problemas antes de penetrar en los topes de las nubes y además el avión en descenso no necesita empuje, porque es capaz de planear, de mantener la velocidad en descenso y hasta puede aumentar su velocidad indicada y real, aún sin empuje y con solo descender”.*

Agregó que *“(T)ambién del* [CVR] *surge que la confusión se produjo en la tripulación del LV WEG porque, a pesar de la maniobra de descenso, con antihielo para proteger y garantizar el empuje disponible de los motores, con potencia aplicada y nariz para abajo el efecto natural esperable no aconteció: la velocidad indicada no aumentó ni aún descendiendo con potencia aplicada”.*

Con relación a ello, como *“(c)uestión fundamental”*, la querella señaló que *“(t)anto los peritos y al igual la JIAAC, omitieron deliberadamente siquiera mencionar, con el objeto de sostener su propia hipótesis de ausencia de hielo en desmedro del Informe Final de la CIADA, era la posibilidad de que cristales de hielo hayan producido lecturas erróneas en el empuje de los motores antes de colocar anti-hielo. Este efecto de los cristales hubiese producido una considerable merma en el empuje, siendo mucho menor a lo indicado por los instrumentos de nivel de empuje, llamados indicadores de EPR”.*

En ese sentido, planteó que *"(S)i los peritos mencionaban la posibilidad de hielo en los motores debían reconocer, necesariamente, la presencia de hielo y de condiciones de engelamiento ese día en el trayecto del vuelo 2553. Y precisamente no podían mencionar la presencia de hielo en los motores -que se relaciona con la norma FAR/DNAR 25-1419- sin admitir la presencia de hielo en los tubos pitot, que está directamente asociado con el cumplimiento de la norma FAR/DNAR 25-1326, esto es el Reglamento de Aeronavegabilidad (Decreto N° 1496/87) que el Tribunal en su sentencia consideró que no tenía vigencia a la época del suceso, sobre cuya arbitrariedad nos referimos puntualmente en el presente".*

Por su parte, sobre los sistemas de alerta cuya instalación era requerida en la cabina, dijo que *"(a)lgunas defensas de los imputados de la empresa Austral y de la DNA, intentaron -con éxito- instalar una interpretación de que la FAR/DNAR 25-1419, era una norma posterior que habría modificado la FAR/DNAR 25-1326, instalando el falso argumento que el amperímetro es equivalente a la luz de advertencia del sistema de calefacción de los tubos pitot. Falaz, dado que la FAR/DNAR 25 1419 se refiere al antihielo de alas y demás estructuras y la FAR/DNAR 25 1326 se refiere específicamente a la formación de hielo en los calentadores de los tubos de Pitot, a lo cual sin hesitaciones adhirió el Tribunal".*

A su turno, respecto de la afirmación de que el vuelo AU2553 atravesó turbulencia severa, postuló que *"(A)*

pesar de las manifestaciones de los peritos y por ende, del propio Tribunal, la turbulencia severa no está probada ni era una condición real. No obstante la evidencia contundente, sostener ese nivel de turbulencia severa es una condición necesaria e ineludible a efectos de sostener la hipótesis de la JIAAC y por ende, de los peritos en su informe que los pitot no se taparon, ya que la turbulencia severa según estos habría contribuido como factor principal y directo en la degradación de energía del avión y de la caída de velocidad real que pretenden sostener que existió, a los fines de atribuir responsabilidad a los pilotos".

Aseveró que *"(E)n este análisis de los elementos de cargo y para evitar confusiones, sostenemos en igual sentido que la CIADA, que en ese segmento la aceleración del avión fue real y existió, pero el grave problema es que no fue reflejada por los velocímetros por la obstrucción de los tubos pitot a causa de su engelamiento, lo cual es diametralmente opuesto a lo sostenido por los peritos con excepción de Lupiañez. El CVR confirma ese extremo con su altísimo nivel de ruido que fue creciendo desde poco tiempo antes de iniciar el descenso. Esta información errónea de los velocímetros es la que disparó la confusión. Y la comprobada ausencia de instrucción, disparó la interpretación divergente entre ambos pilotos, agravada por la falta de instalación de la luz ámbar del sistema de calefacción de los tubos pitot".*

A mayor abundamiento, mencionó que *"(C)écere y Núñez, está probado, piloteaban una aeronave que no tenía*

instalada la luz de advertencia del sistema de calefacción de los tubos pitot, que era obligatoria a la época de su certificación y habilitación para operar en la República Argentina, lo que les hubiera advertido de una falla en el mismo y efectuar un rápido diagnóstico de la falla de velocímetros, en un escenario o condición de engelamiento como la que estaban atravesando por las condiciones [meteorológicas]*, y aunado a esos factores, no contaban con las herramientas y las defensas adecuadas debido a la deficiente instrucción de Austral, consentida, aprobada y avalada por la Dirección de Fomento y Habilitación, de la Fuerza Aérea Argentina".*

Más adelante, arguyó que *"(l)a pericia suscripta por la mayoría de los peritos, el devenido 'informe técnico comparativo', no ha podido explicar las razones por las cuales un jet como el DC-9 32 del vuelo 2553, descendiendo con potencia aplicada y a 4000 pies por minuto, simplemente no acelera, tal como refirió claramente el testigo Guillermo Soriano en su declaración durante el debate. Este es el mayor agujero negro de en la supuesta pericia y en las observaciones de la JIAAC a la CIADA. No explican ni pueden explicar por qué la velocidad no aumenta".*

Además, enfatizó en que *"(L)as causas de éste desastre aéreo - como lo* [han] *manifestado a lo largo de este dilatado proceso - no se circunscriben a los últimos 3 o 4 minutos del vuelo, ni a los supuestos errores de una tripulación. Las causas de éste desastre aéreo son sistémicas y están profundamente embebidas en la historia,*

la cultura organizacional de Austral y de la Fuerza Aérea Argentina, en actos deliberados de facilitación del negocio aéreo mediante dispensas indebidas y violatorias de las normas vigentes por parte de la autoridad de contralor".

Al respecto, postuló que *"(T)odos estos actos fueron llevados adelante por personas físicas* […] *que pusieron en peligro la seguridad de la aeronave LV WEG, produciendo el desastre aéreo con el agravante de la muerte de sus 74 ocupantes"* y se agravió: *"(S)in embargo, estas circunstancias han sido soslayadas en la sentencia absolutoria".*

Adicionalmente, hizo referencia a los registros técnicos de la aeronave LV-WEG relativos a la llave selectora de la calefacción de los tubos pitot, así como también a las declaraciones brindadas por Héctor Racca y Ricardo Roth e incorporadas por lectura, al igual que los informes realizados por Charles Leonard y Max Vermij.

En definitiva, coligió que *"(S)e advierte claramente que la sentencia respalda la absolución en los dichos y manifestaciones de los peritos que suscribieron el denominado informe técnico comparativo, descartando de pleno la valoración propuesta por* [esa] *parte acusadora afincada en los elementos de cargo existentes en las actuaciones. Es precisamente, este sesgo en la valoración de la prueba por parte del Tribunal, el que permite calificar de arbitrario al acto jurisdiccional recurrido".*

III. b. ii. En segundo término, la parte recurrente centró su crítica en la valoración que la

sentencia hizo sobre la certificación, la habilitación y la revisión de la aeronave siniestrada.

Sostuvo que *"(l)a sentencia descarta la ilegalidad en la certificación y habilitación de la aeronave que protagonizó el desastre aéreo, haciendo una interpretación arbitraria de las normas vigentes a la época que la misma fue ingresada* […] *para operar en el espacio aéreo argentino a través de su incorporación en la flota de la empresa Austral Líneas Aéreas".*

Destacó que *"(u)n significativo y contundente elemento que prueba que en la habilitación, certificación y revisión de la aeronave siniestrada hubo maniobras dolosas que demuestran la connivencia entre miembros de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) con miembros de la empresa Austral, es la documentación aportada por* [esa] *querella conforme surge de las constancias obrantes a fs. 741/742 de las presentes actuaciones, esto es, la existencia de dos Certificados Tipos y las probanzas que surgen de la causa N° 15.370/2006, admitidas su incorporación por lectura, que no han sido valoradas en tal sentido por el Tribunal".*

Sobre el particular, precisó que *"(c)uando la aeronave siniestrada LV WEG ingresó a la República Argentina debió serle exigido por parte de la Fuerza Aérea Argentina al operador Austral la instalación de la luz ámbar de advertencia de fallas en el sistema de calefacción de los tubos pitot, como condición o requisito para serle extendido el Certificado de Aeronavegabilidad, tanto provisorios como el definitivo o Estándar, prevista*

en la normas contenidas en el Reglamento de Aeronavegabilidad aprobado por Decreto N° 1496/87".

Más adelante, la querella argumentó que "*(L)os imputados han alegado en sus defensas que, si bien se había certificado la aeronave LV-WEG, ello lo había sido en orden a lo dispuesto por las normas de la CAR-4b y FAR-25.1419, no teniendo las FAR-25.1326 ninguna incidencia en dicho proceso de legitimación. Ahora bien, al momento en que la aeronave LV-WEG fue habilitada por la autoridad aeronáutica, es decir en 1994,* […] *las normas CAR-4b habían perdido vigencia por las modificaciones legales operadas a partir del dictado del Decreto N° 1496/87. Y es así entonces donde se hace evidente la maniobra, con la finalidad de justificar la aplicación de una norma caduca respecto de un avión DC 9 32 que, para volar en Argentina, debía contar con un sistema de alarma que era obligatorio desde al menos 10 años antes".*

Resaltó que "*(D)icha maniobra estaba enderezada a dotar de un viso de racionalidad a una habilitación que delataba la absoluta desidia en el cumplimiento de las tareas a cargo de los funcionarios de la DNA que, en el caso de la aeronave modelo DC9-32, consistía en que aquella cumplía con las normas de la FAR y que, en todo caso, cuando el Certificado Tipo emitido durante 1994 así lo dispone, lo hace sobre la base de la FAR/DNAR 25.1419. Una norma, que a criterio de la estrategia defensita y avalada por el Tribunal en su sentencia, habría venido a ser una enmienda de la FAR/DNAR 25.1326 en el sentido de que, lo que se debería instalar en el avión, era la luz de*

alarma color ámbar o, en su caso, un sistema equivalente, el famoso amperímetro".

Agregó que las normas FAR/DNAR 25.1326 y 25.1419 no resultan excluyentes, sino que, por el contrario, se complementan.

Además, y sobre el mismo punto, adunó que "*(L)a FAR/DNAR 25.1419 resulta clara en cuanto dispone que, a fin de alertar sobre un problema con los sistemas anti hielo, debe ser instalada una luz ámbar o equivalente. Las defensas sostuvieron que lo que ella establece es la instalación de una luz ámbar o 'sistema' equivalente* […] *pero en realidad la norma citada al mencionar la equivalencia que debiera darse a la luz ámbar, no hace alusión a sistema alguno, sino a la forma en que la alarma se presenta al piloto. Es decir que, por ejemplo, ella podría representarse con otro color o de manera audible".*

En ese sentido, aseveró que "*(l)a verdadera finalidad de la FAR/DNAR 25.1419, observando los distintos elementos protegidos o cubiertos por la misma, se entiende que la palabra ´equivalente´ nunca se refirió a ningún amperímetro de calefactor de pitot, puesto que no pertenece al listado de elementos abarcados por la norma".*

Postuló que "*(e)l probado incumplimiento de las normas FAR/DNAR 25.1326 y 121.342 fue en sí mismo una puesta en peligro de la seguridad de la aeronave LV WEG, a sabiendas que ello podría ocasionar un desastre aéreo, como finalmente ocurrió, tal como lo requiere el delito de estrago contenido en el art. 190 del Código Penal".*

Por consiguiente, estimó que la sentencia recurrida incurrió en arbitrariedad por dos razones: "*(L)a primera la hemos expuesto en párrafos precedentes y corresponde a la arbitrariedad incurrida* […] *al sostener que el Reglamento de Aeronavegabilidad aprobado por Decreto N.° 1496/87 no se encontraba vigente y por ende no devenía obligatoria la instalación de dicha alarma prevista en las normas DNAR 25.1326 y 121.342. La segunda razón, entrelazada con la primera, se pone en evidencia a poco de desentrañar la contradicción interna del argumento sostenido tanto por la defensas como por la sentencia en crisis: si el Reglamento de Aeronavegabilidad no estaba vigente y por ello no resultaba de cumplimiento obligatorio la DNAR 25.1326 en cuanto a la instalación de la alarma, ¿cómo puede sostenerse válidamente que la norma que resultaba obligatoria y aplicable al caso era la DNAR 25.1419 en cuanto a la equivalencia del amperímetro, la que también formaba parte integrante del Anexo del citado Decreto?*".

Expresó que "*(E)s esta secuencia ilógica en la construcción de la sentencia que deriva en una interpretación errada y arbitraria, concluyendo en un decisorio también arbitrario al absolver a los imputados*".

Asimismo, luego de reseñar las declaraciones testificales brindadas por Juan Francisco Coll, Gustavo Festa y Alejandro Palacios, afirmó que "*(e)xistió una división artificiosa y una discrecional interpretación y aplicación del Reglamento de Aeronavegabilidad, no advertida por el juzgador, so pretexto de cumplir con sus*

competencias funcionales, descartando de plano todo tipo de control cruzado entre las áreas en pos de garantizar el principio de seguridad operacional, lo que llevó a incrementar la puesta en peligro de la aeronave LV WEG".

Seguidamente, a partir de las declaraciones testificales brindadas por Enrique Piñeyro, Oscar Clemente Bazzzani, Pablo Nogués y José Luis Pibernat, así como también a las intervenciones de Horacio Lapenta y Jerry Robbinette, la querella aseguró que *"(a)mperímetro y alarma o luz de advertencia de fallas en los calentadores de los tubos pitot no son equivalentes".*

Asimismo, se agravió de que la sentencia impugnada omitiera ponderar la Carta Documento, de fecha 27 de diciembre de 1997, mediante la que el Brigadier Juan Manuel Baigorria, en su carácter de Director Nacional de la DNA, comunicó a las entidades sindicales APLA y UALA cuestiones vinculadas con el cumplimiento de las normas DNAR 25, parte 25.1326, y de la sección 121.342. En concreto, sostuvo: *"(E)sta prueba no fue valorada por el órgano juzgador, evidenciando con ello una arbitrariedad en el modo de justipreciar las pruebas producidas en estas actuaciones".*

A mayor abundamiento, la querella trajo a colación lo manifestado por quien fuera Justo Demetrio Díaz en oportunidad de ampliar su declaración indagatoria: *"(A) fs. 6110 de la causa N° 10.009/98, el Tribunal habría podido leer que ´…la instalación en los aviones DC9-32 de la luz ámbar especificada por la Sección 25.1326, la misma se hace mandatoria por la aplicación de la FAR/DNAR Parte*

121, Subparte ´K´, ´Requerimientos de Equipos e Instrumentos´; Sección 121.342 ´Sistema de Indicación de Calefacción de Tubo Pitot´ que especifica que debe aplicarse dicha Sección 25.1326 y consecuentemente todos los aviones para transporte aerocomercial regular debían cumplirla´. Seguidamente, y poniendo de relieve las irregularidades, sostiene […] *Díaz que ´…excepto los aviones DC9-32 de Austral, todos los aviones afectados a transporte aerocomercial regular en la República Argentina tenían instalada la luz ámbar según la Sección 25.1326, independientemente de que estuvieran con Certificados Tipo según los Estándares de la FAR/DNAR Parte 25 o de la Car.4b o de cualquier norma anterior, por cuanto la Sección 121.342 no hace diferenciación al respecto´".*

A continuación, remarcó que el aludido imputado Díaz mencionó que, a los fines de la certificación de la aeronavegabilidad, "*´(s)e utiliza como Manual de Procedimientos la Orden FAA/DNA 8130.2 ´Certificación de Aeronavegabilidad y Aprobaciones Relacionadas´, estando vigente en 1993/94 la edición de 1988 como Orden 8130.2B, que incluye el Capítulo ´Clasificación Estándar, Certificación de Aeronavegabilidad´; Sección 1, ´Información General´ de cuyo párrafo 34 ´Pasos de Certificación´"* se transcribió su inciso "j".

Y prosiguió "*(A) continuación Díaz refiere que ´Precisamente, dentro de los equipos a que se hace referencia en los párrafos anteriores, cuando la aeronave es afectada a Transporte Aéreo Regular, como el caso del LV-WEG, se encuentran los que figuran en la DNAR Parte*

121, Subparte ´K´ Requerimientos de Equipos e Instrumentos y entre ellos la Sección 121.342 hace mandatoria la Sección 25.1326 (luz ámbar) aunque no esté sustanciada en los Certificados Tipo de la FAA y de la DNA".

Así, pues, argumentó que *"(L)os dichos […] de Díaz ponen al desnudo la ilegal habilitación y certificación de la aeronave LV WEG, lo cual fue […] descartado por el juzgador al sostener que ´Al momento de ingresar la aeronave al país, el modelo DC-9 32, por diseño no traía entre su instrumental instalada la luz ámbar. Por lo tanto, como las tareas de legitimación y certificación debían hacerse conforme a las bases de certificación original de aeronave, el proceso se debía realizar de acuerdo a las normas CAR 4b y así el proceso de legitimación en la aeronave y la emisión del certificado tipo estuvieron correctamente hechas y no existen dudas sobre ello atento la claridad normativa".*

A mayor abundamiento, la parte impugnante indicó que *"(e)n los considerandos de la Disposición N.° 243/94* [de la DNA], *de fecha 27/10/1994, se señala que está asegurada la aeronavegabilidad de las aeronaves, escenario que no se ajustaba en modo alguno al cumplimiento del Reglamento de Aeronavegabilidad, por cuanto sólo las dos primeras aeronaves que figuran en dicho acto administrativo, esto es, los números de serie 47260, 47262, tenían instalado el ítem 30-27, Categoría C, PITOT/STALL HEATER OFF LIGHT SYSTEM que exigía el FAR/DNAR 121.342 en relación al cumplimiento de la FAR/DNAR 25.1326. Todas las demás aeronaves con número de serie*

47446, 47447, 47365, 47454 y 47368, no cumplían con dicho requisito y fueron igualmente certificadas para volar, poniendo en peligro la seguridad aérea, entre las cuales se encontraba la aeronave LV WEG que corresponde al número de serie 47446".

Remarcó que Díaz dijo que *"(l)a empresa Austral ha tratado y trata de deslindar sus responsabilidades, manifestando que la Certificación Tipo es responsabilidad del fabricante, de la DNA y de la FAA, lo cual es cierto, pero no manifiesta que la instalación de la luz ámbar no se sustancia en la certificación tipo, sino que por el contrario está requerida por la Norma operacional DNAR/FAR Parte 121, Sección 121.342 y también incluido en la MMEL, consecuentemente con lo cual e igual a como se cumplía en sus otros aviones y en particular en sus MD-83 y DC9-31 que se encuentran en el mismo Certificado Tipo DNA N.° AV9301, Austral debió cumplimentar la Sección 121.342 en los aviones DC9-32".*

A continuación, puso de resalto que, mediante nota al Jefe del Registro Nacional de Aeronaves, el entonces Director de Coordinación Técnica, Díaz, afirmó que *"(l)os aviones Mc Donnell Douglas DC 9-32, matrículas EC-BQT y EC-BQU, de la empresa Iberia, que incorporará a su flota la empresa Austral, se encuentran comprendidas en la Revisión del Certificado Tipo N.° AV 9301, otorgado por la DCAC a la empresa Mc Donnell Douglas para los modelos DC-9-83; DC-9-87 y MD-88, por lo cual, previa Disposición del Director Nacional de Aeronavegabilidad, se les puede otorgar los correspondientes Certificados de Matrícula y*

Aeronavegabilidad Provisorios con una validez de hasta 180 días".

Por otra parte, se refirió a la Circular de Asesoramiento 20-114, emitida por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, relacionada con la responsabilidad de los operadores aeronáuticos de realizar las modificaciones recomendadas por los fabricantes y con la necesidad de solicitar previa autorización a la aludida DNA cuando dichas variaciones implicaran "*(c)ambios mayores al Diseño Tipo"*.

Sobre el particular, y vinculado con los Boletines de Servicio, la querella aseveró que "*(L)a norma transcripta comentada revela que a partir de la fecha de su publicación era aplicable a todos los Boletines de Servicio, incluido entonces el Boletín de Servicio 30-41 referido a la colocación de la alarma de fallas del sistema de calefacción de los tubos pitot de conformidad a lo dispuesto por la norma FAR/DNAR 25 parte 1326. Boletín de Servicio 30-41, que luego* […] *Justo Demetrio Díaz diría, luego de su procesamiento, que resultaba de cumplimiento mandatorio. También revela que la referencia normativa de la circular que data del año 1995 que fundaba la misma no era otra que el Reglamento de Aeronavegabilidad, con expresión de las normas FAR/DNAR, de modo tal que no existe duda alguna que el mismo estaba vigente desde el año 1987 y no a partir del año 1999, como inválida y arbitrariamente sostiene la sentencia"*.

Esgrimió que, en consecuencia, "*(t)anto la DNA como la empresa Austral -que según la norma comentada*

tenía la responsabilidad final de asegurar la correspondiente operación- no cumplieron no sólo con la FAR/DNAR 25 sino que tampoco acataron la Circular de Asesoramiento 20-114, de fecha anterior a la producción del desastre aéreo en más de dos años, puesto que […] *data del 4 de enero de 1995, todo lo cual pone en evidencia* [que] *el accionar de los involucrados en este proceso era claramente contrario a derecho y se adecúa a la tipificación legal contenida en el artículo 190, tercer párrafo in fine del Código Penal de la Nación".*

Enfatizó en que *"(h)a quedado comprobada la existencia de dos Certificados Tipo, de lo cual no hace mérito la sentencia recurrida. Uno de ellos emitido con fecha 16 de diciembre de 1994 -esto es, con anterioridad al desastre aéreo que recordemos acontece el 10 de octubre de 1997- que había incluido a la aeronave DC9-32 (modelo del avión siniestrado) dentro de los requisitos de aeronavegabilidad de la Parte 21, Sección 29 y Parte 25 (FAR/DNAR 25.1326). El otro Certificado Tipo, emitido con fecha 3 de febrero de 1999 -es decir posterior al siniestro y en pleno trámite de las actuaciones penales que inició el día 8 de octubre de 1998 como querellante el Dr. Dozo Moreno* […] *- en el que se incorporó el modelo de avión DC9-32 dentro de los requisitos de aeronavegabilidad de la normativa CAR 4b".*

Al respecto, argumentó que *"(S)emejante maniobra* […] *consistió en la falsificación ideológica del Certificado Tipo de fecha anterior, es decir del año 1994, puesto que incorporó una normativa menos exigente, esto es*

la CAR 4b que no requería la instalación de una alarma, con posterioridad a la Parte 21, Sección 29 y Parte 25 de FAR/DNAR, las cuales elevaban el estándar de seguridad operacional obligando a la colocación de un sistema de alarma que advierta en forma directa a los pilotos acerca de un desperfecto en el sistema de antihielo de la aeronave".

Arguyó que *"(c)omo esa luz ámbar nunca estuvo en la aeronave del vuelo 2553, no había ningún elemento que les advirtiera a Cécere y Núñez, que los tubos pitot se habían obstruido y que sus velocímetros no reflejaban la realidad".*

Asimismo, sostuvo que *"(l)a luz de advertencia no existía ni nunca existió. Y el amperímetro, ese sistema con el cual se pretendió justificar la palmaria ilegalidad de la certificación de la aeronave LV WEG, ni siquiera brindaba la confianza de un funcionamiento adecuado, transformando un avión con mínimas condiciones de aeronavegabilidad en uno ´potencialmente letal´, es decir una situación que puso en peligro la seguridad del DC 9 32, cuyo estrago luego se produciría el 10/10/1997 con el agravante de la muerte de sus 74 ocupantes".*

III. b. iii. En tercer término, la querella planteó la arbitrariedad en que la sentencia impugnada incurrió al descartar la condición de engelamiento de los tubos pitot.

En ese sentido, argumentó que *"(L)as drásticas y físicamente inexplicables variaciones de velocidad que el vuelo AU2553 registró en su FDR […] y los comentarios y*

acciones desesperados que los pilotos se vieron compelidos a ejecutar, condujeron a los expertos de la [CIADA] *a determinar que, lo que en verdad pudo haber sucedido durante la travesía, fue un engelamiento de los tubos pitot, cual inmediato antecedente de las lecturas* [de velocidad] *incorrectas que les fueran exhibidas a la tripulación".*

Sostuvo que *"(l)as condiciones meteorológicas imperantes resultaban propicias para que tal evento -el engelamiento- tuviera lugar pues, las imágenes satelitales obtenidas por los miembros de la CIADA, proporcionadas tanto por la Administración Nacional Oceanográfica y Atmosférica (N.O.A.A.) de Estados Unidos y por el Servicio Meteorológico Nacional Argentino (S.M.N.), evidenciaron ´la intensa actividad convectiva existente y las bajas temperaturas en los topes de las nubes cumulonimbus que alcanzaban promedialmente los -60°C´".*

Adunó que *"(s)e destacaron en el informe las numerosas ocasiones en que ruidos de descargas estáticas, producto, posiblemente, del ingreso de la aeronave ´en una zona de lluvia engelante´, fueron registradas en la grabación. De la misma forma frases del tenor de ´Te voy a poner un poco de antihielo´y ´A ver si, no vaya a ser que…´ a la luz de las indicaciones del manual de vuelo de la aeronave suponen que se preveían condiciones de engelamiento".*

Asimismo, hizo alusión a la declaración del piloto del vuelo de Aerolíneas Argentinas 1300, Guillermo Francisco Soriano, quien *"(c)omunicó al ACC-MVD ´…yo estoy*

entre nubes MVD, estamos con engelamiento, nubes muy espesas, acá no podemos ver nada, ninguna otra cosa que no sean gotitas´".

A mayor abundamiento, trajo a colación las manifestaciones de la empresa fabricante, Mc Donnell Douglas, respecto de las posibilidades de engelamiento de los tubos pitot en el transcurso del vuelo AU2553, así como también las opiniones vertidas en el informe del accidente realizado por Max Vermij y en los informes de los peritos pilotos Carlos Lupiañez y Héctor Racca.

Sostuvo que las afirmaciones de la JIAAC respecto del engelamiento *"(y) los teóricos estudios en que se apoyan, se derrumban con las manifestaciones que brindaron algunos de los testigos durante la instrucción y que han sido incorporados por lectura"*.

Expuso que *"(a)quellas apreciaciones destinadas a explicar los motivos por los cuales pese a otorgarse mayor potencia a los motores y efectuar un acentuado descenso la velocidad decreció, conllevan en su seno, no sólo explicaciones inverosímiles, sino a una tergiversación de los hechos"*.

III. b. iv. En cuarto término, centró su argumentación en el despacho del vuelo AU2553.

Así, arguyó que *"(e)l despachante de vuelo debe proveer al comandante de toda la información necesaria para realizar el trayecto e involucra, las rutas establecidas para la trayectoria, la recomendación de aeropuertos alternativos en caso de imprevistos, el estado de las radioayudas para la navegación y todos los*

pronósticos meteorológicos para enfrentar el recorrido (conf. capítulo 78 de las Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo Regular –N.E.S.T.A.R.)”.

Destacó que *“(D)e las probanzas incorporadas surge que* […] *el último certificado emitido por la Gerencia de Apoyo Operativo se encuentra fechada el 1° de diciembre de 1995, hacía casi dos años que no efectuaba su familiarización con la aeronave, incumpliendo con la normativa antes explicitada* [art. 42.3 de las NESTAR]*. Esto también se encuentra explicitado en el Informe Pericial, incorporado por lectura, obrante a fojas 8244 y sus anexos de la causa 2268/2009, en la fojas 8249 y vta”.*

Posteriormente, recalcó que *“(P)ese a encontrarse probados, conforme los elementos de cargo mencionados, los incumplimientos de la normativa relativos al Despachante Delguste, como parte de las causas endémicas señaladas por la CIADA en su Informe Final y que integra la plataforma fáctica de las conductas constitutivas de la puesta en peligro de la aeronave LV WEG, el Tribunal no ha tenido en consideración esta trascendente circunstancia en su sentencia”.*

Adunó que *“(l)as normas NESTAR, en su capítulo 82, establecen las cuestiones vinculadas con los requisitos de comunicaciones y las facilidades para la navegación, es decir la información que se debe proveer a la tripulación de un vuelo para realizar el trayecto sin inconvenientes”.*

Refirió que *“(E)n la época del desastre áereo, las ayudas de la navegación provenían de los VOR que*

mediante la emisión de ondas cumplen la función de auxiliar al piloto durante la navegación y en las diversas etapas del vuelo, tal como se indica en el Manual de Operaciones de Vuelo (MOV), pieza también incorporada".

A propósito de ello, apuntó que *"(c)on el único VOR que los pilotos del Vuelo 2553 podían tener contacto, por su alcance, era aquel ubicado en la ciudad de Gualeguaychú, Pcia. de Entre Ríos, que estaba inutilizable desde hacía cinco días, ese 10 de octubre de 1997, y había sido reportado, mediante Notam 1642 como 'en prueba, no utilizar', tal como se señala en la página 23 del Informe Final de la CIADA".*

De seguido, hizo referencia a que *"(H)éctor Delguste, encargado de recabar toda la información necesaria para garantizar las condiciones de un vuelo confiable, reconoció en su declaración ante la CIADA no haber estado en conocimiento de tal situación, como así tampoco el comandante de la aeronave (conf. fs. 20 de la declaración obrante en la carpeta declaraciones de testigos remitida por la CIADA)".*

En definitiva, concluyó que *"(E)l despacho del vuelo AU 2553 se efectuó, en infracción a todas y cada una de las estipulaciones normativas mencionadas y esto no ha sido contemplado en la sentencia con el grado de precisión que aquí se señala".*

III. b. v. En quinto término, la parte recurrente abordó la cuestión de la instrucción de los pilotos Cécere y Núñez.

Adujo que "*(c)ontrariamente a lo sostenido en la sentencia recurrida, de las constancias adunadas a las actuaciones, ha quedado probado que la instrucción impartida a los pilotos en AUSTRAL y en particular a Cécere y Núñez, a la época de los hechos, era deficiente y en clara contravención a las normas vigentes*".

Agregó que todos los pilotos de Austral que declararon durante el debate fueron contestes en reconocer que no recibían instrucción en fallas de velocímetros y la falta de memoria de los contenidos de la instrucción en general que expusieron en sus declaraciones revela el escenario de la situación concreta, esto es, que no fueron entrenados en estas prácticas, en su diagnóstico y solución.

Así, indicó que "(*T)ambién fueron contestes en que se los entrenaba para confiar en los instrumentos. Ergo, no fueron instruidos adecuadamente en fallas de instrumentos, como el caso de fallas de velocímetros*".

A más de lo anterior, mencionó que no sólo ha quedado demostrado que el entrenamiento era inadecuado en su contenido teórico y en las prácticas sino que tampoco se efectuaba con la regularidad con que debía hacerse, lo cual -a su entender- también fue analizado en forma inadecuada en la sentencia recurrida.

III. b. vi. En sexto término, abordó el encuadre jurídico de los hechos imputados.

Al respecto, puntualizó que "*(e)l objeto del juicio versa sobre una actividad de alta complejidad, constituyendo un sistema donde interactúan gran cantidad*



de normas y funciones que hace que cada uno de los actores que lo integran deba cumplir acabadamente su rol en aras de un objetivo común: la seguridad del vuelo, en tanto principio rector de esta actividad".

Así, manifestó que no hubo un único hecho desencadenante, sino una sumatoria de acontecimientos, mediante el incumplimiento de los roles asignados a cada uno de los responsables, que permitieron configurar una situación de tal entidad que generó la tragedia y a la que todos los involucrados aportaron.

También, refirió que *"(l)a sentencia en crisis causa agravio en tanto y en cuanto para encuadrar el caso se atuvo a sostener la tesis de las defensas y la postura asumida por el Ministerio Público, descartando la aplicación del tipo penal previsto y reprimido por el artículo 190 del Código Penal, sosteniendo para ello que 'no existió riesgo dolosamente atribuible' de conformidad a su interpretación de los preceptos legales analizados en el resolutorio, como así también de la plataforma fáctica, de la prueba producida y de la dogmática jurídica penal sobre la temática".*

A ello, sumó que *"(s)i bien es cierto que la estructuración del tipo penal, junto con la apreciación y valoración de la prueba que surgen de la sentencia, constituyen aspectos alcanzados por las reglas de la sana crítica, no es menos cierto que el ejercicio de tales facultades no deben violentar derechos y garantías de raigambre constitucional y amparadas por los tratados de derechos humanos, tales como el debido proceso y la*

defensa en juicio, con la ponderación adecuada de las pretensiones articuladas y del plexo probatorio producido, ya que lo contrario implica y acarrea arbitrariedad en el decisorio".

Seguidamente, planteó que *"(l)a peculiar forma de construcción de la sentencia y del método elegido para justipreciar las pruebas, demuestran con meridiana claridad que en la instancia de juicio oral y público se produjo una variación en el rumbo de la indagación de la verdad, restando entidad y relevancia al vasto material probatorio que acreditan los incumplimientos atribuidos a los involucrados en el desastre aéreo, como así también que ponen en evidencia la flagrante degradación de la seguridad aérea en la República Argentina durante la década de los años ´90".*

También, agregó que *"(n)o se constata en la sentencia una adecuada valoración de las actividades a cargo de los encartados, de sus roles específicos y sus obligaciones, los cuales se encontraban establecidos tanto en el Reglamento de Aeronavegabilidad aprobado por Decreto N° 1496/87, en los Manuales de Operaciones de Vuelo, General de Instrucción y Capacitación, de Procedimientos de Mantenimiento de la empresa Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur, en el Manual Orgánico de la D.N.A. y en el Manual de Funcionamiento del Comando de Regiones Aéreas, ni tampoco una debida ponderación del alcance de la normativa aeronáutica que rige la actividad (conf. art. 133 Código Aeronáutico)".*

Sobre el delito regulado en el art. 190 del CP, planteó que *"(n)inguna duda cabe sobre que resulta ser un delito de peligro concreto. En consecuencia, podemos afirmar que el riesgo que se desprende de tal tipo de actos resulta concreto y no abstracto, por el hecho de que las consecuencias que de él pueden derivarse no son remotas ni improbables, como tampoco producto de la casualidad o de la mera fatalidad".*

Además, adujo que *"(T)eniendo en cuenta las distintas constancias obrantes en autos, que no fueron debidamente ponderadas en la sentencia recurrida, resulta innegable la posición de garante del directorio y personal de Austral, como así también de los funcionarios de las distintas dependencias de la Fuerza Aérea Argentina".*

Agregó que recaía sobre la empresa el deber de velar por la seguridad de sus vuelos y sobre la mencionada fuerza militar, a la época del suceso, el contralor de la seguridad de todos los vuelos que se efectuaran en el espacio aéreo argentino.

A más de ello, postuló que conforme se desprende tanto de las normas aludidas como de la prueba obtenida a lo largo de la pesquisa, se debió concluir que todas las disposiciones mencionadas fueron sistemáticamente incumplidas por los involucrados, ahora absueltos en autos.

Resaltó que una interpretación adecuada hubiera advertido que su incumplimiento generó las bases de la puesta en peligro concreto que el artículo 190 del Código

Penal tipifica y el antecedente de aquella causa probable del siniestro investigado en autos.

Luego de hacer referencia a que existen distintas categorías en orden a la responsabilidad que cabe imputar a los involucrados en el presente proceso, analizó la situación de cada uno en particular.

Sostuvo que *"(d)e conformidad a las pruebas obrantes en autos y que fueron soslayadas por el Tribunal en su sentencia absolutoria, se logró determinar que los nombrados jamás demostraron interés por el mantenimiento y condiciones de aeronavegabilidad del avión LV WEG, ni por la instrucción de sus pilotos, ni por advertir quiénes eran los encargados de entrenarlos".*

Además, postuló que *"(e)n la sentencia en crisis no se ha valorado adecuadamente la posición de garante que revestían cada uno de los involucrados citados, no advirtiendo las consecuencias que tales faltas podían desencadenar y que los nombrados ninguna acción tomaron al respecto, permitiendo que los hechos se desarrollaran, conforme quedara demostrado en autos".*

Posteriormente, resaltó que *"(s)e advierte que la intervención de terceros que no tenían conocimiento de la situación de peligro para el caso serían los tripulantes de la aeronave DC 9 32 matrícula LV WEG quienes desconocían el estado de aeronavegabilidad de la misma en relación a si cumplía con las 242 normas vigentes respecto de su habilitación, como así también sobre los aspectos obligatorios de la instrucción impartidas que habían sido omitidos y/o incumplidos, todas ellas*



cuestiones que estaban bajo la órbita y el dominio de las personas involucradas en estas actuaciones, cuyos roles estaban expresamente definidos en las normas citadas y por cuanto tenían el deber jurídico ´de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas´ con la finalidad de ejecutar todas las medidas, en su órbita de actuación, para evitar el resultado lesivo".

A continuación, observó que "*(r)esulta posible sostener, al contrario de la sentencia en crisis, que no era necesario acudir a la constatación de la existencia o inexistencia de un ´plan criminal´ para atribuir responsabilidad penal a los involucrados en este proceso, bastaba acudir al mero confronte de sus roles y posiciones de garantes en las organizaciones que integraban, para merituar en forma adecuada la autoría o participación de cada uno ellos en el desastre aéreo ocurrido el día 10 de octubre de 1997".*

Además, anunció que "*(T)ampoco ha sido considerada en la sentencia la concreción de la responsabilidad penal en el marco de la denominada imputación objetiva, la cual funciona tanto en el caso de los delitos culposos como dolosos – siendo este último el caso que nos ocupa –, y resulta relevante para determinar o precisar la posición de garante del autor con respecto a la causación o evitación del resultado".*

Indicó que "*(d)el material probatorio producido y del plexo normativo vigente e incumplido groseramente por los involucrados en el proceso, se deriva que sus conductas típicas encuadran en la modalidad del delito de*

comisión por omisión previsto en el art. 190 del Código Penal, antes referido, denominado tanto en doctrina como en la jurisprudencia ´estrago doloso´, agravado por el resultado de muerte de los 74 ocupantes de la aeronave".

Seguidamente, planteó que *"(d)urante el curso del alegato,* [esa] *parte querellante solicitó al Tribunal tener presente y considerar la aplicación, al momento de dictar sentencia,* [d]*el fallo de la Sala V de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional, de fecha 27/09/2005, recaído en la causa 'CHABAN, OMAR EMIR Y OTROS S/PROCESAMIENTO' (I. 1/105; c. 26.555, 27.262 y 27.347), el mencionado caso 'Cromañón', lo cual no consideró ni mucho menos aplicó como criterio de interpretación".*

De otra parte, criticó que *"(e)l Tribunal no consideró ni ponderó, ni siquiera abordó – con la exhaustividad que el caso ameritaba – la posibilidad de encuadrar el hecho y las conductas emergentes del mismo en una calificación penal alternativa, tal como aquella contenida en el artículo 196 del Código Penal que tipifica y reprime el denominado estrago culposo, que por otro lado fue la calificación jurídica provisoria enrostrada a los imputados en la citación a prestar declaración indagatoria, calificación que posteriormente modificó el juez de grado en el auto de procesamiento de año 2006 dictado en la causa N° 10.0099/98, calificación que por su carácter provisorio fue confirmada por la Sala I de la Cámara de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal con fecha 14 de marzo de 2008, por la Sala I de la*

Cámara Nacional de Casación Penal con fecha de 16 de marzo de 2010 y fue mantenida en el procesamiento de fecha 11 de octubre de 2011, recaído en el marco de la causa N° 2268/2009, como así también en los respectivos requerimientos de elevación juicio".

III. b. vii. En séptimo término, la querella se agravió en cuanto a la situación de Danilo Rodolfo Wenk, refiriendo que *"(E)l nombrado, a la época del suceso, se encontraba a cargo de la Dirección de Certificación Aeronáutica 'Córdoba', dependiente de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA), dependiente de la Fuerza Aérea Argentina".*

A ello, adunó que dicha Dirección, tenía a su cargo la certificación de las aeronaves en la medida en que respondieran a las exigencias de las Partes 23, 25, 27, 29, 33 y 35 del DNAR, mediante la implementación de procedimientos específicamente regulados para cumplir con tal cometido.

Planteó que, *"(h)abiendo sido alertado sobre las graves faltas cometidas mediante las modificaciones efectuadas sobre el fax 230/98, de fecha 5 de marzo de 1998, suscripto por él, es que en lugar de reconocer su responsabilidad, pretendió amoldar la realidad mediante la firma de un nuevo Certificado Tipo. Aquél que en febrero de 1999, y muy distinto en su contenido al emitido cuatro años antes, aseveraba que los modelos DC9-32 250 cumplimentaban las CAR4b, normas que, a pesar de haber dejado de estar vigentes a esa fecha por el dictado del Reglamento de Aeronavegabilidad N° 1496/1987, permitían a*

los miembros de la DNA armar la estrategia defensiva que habría de asegurarles su impunidad, toda vez que no exigían la instalación de la luz ámbar".

Sostuvo, así, *"(D)e conformidad a los elementos de cargo producidos en la causa N° 15730/2006 e incorporadas al debate,* [que] *ha quedado probada la falsedad ideológica del Certificado Tipo AV 9301, emitido en el año 1999 y suscripto por Danilo Rodolfo WENK, que tuvo por finalidad entorpecer la investigación del desastre aéreo del 10/10/1997 y eludir la responsabilidad penal del nombrado y de los restantes consortes de causas en los hechos atribuidos por dicha tragedia".*

Sobre el nombrado, agregó que *"(e)n la etapa conclusiva del juicio, la defensa de Danilo Rodolfo Wenk realizó una presentación en fecha 20 de diciembre de 2021 mediante la cual acompañó un certificado de defunción que acreditaba el deceso del nombrado, ocurrido en fecha 15 de diciembre del mismo año, conforme las constancias obrantes en el sistema LEX".* (Todas las mayúsculas son del original).

Concluyó el agravio, indicando que *"(A) la fecha de interposición del presente recurso, resulta menester dejar sentado que es incierta la situación procesal de Wenk, toda vez que el Tribunal no se ha expedido sobre el particular, ni luce incorporado en el sistema LEX la constancia del libramiento de la solicitud que se habría cursado al órgano administrativo referido ni su consecuente respuesta".*

Por último, se agravió en cuanto a la imposición de costas, haciendo hincapié en que *"(a)l momento de imposición de las costas en el orden causado medió una incorrecta valoración de estos extremos, los cuales dan cuentan que esta parte querellante ha tenido legítimos motivos que justificaron su acceso a la justicia para incoar la pretensión relativa a la investigación penal del hecho, considerando especialmente las particularidades y complejidades que rodean al caso".*

Sobre la cuestión, planteó que *"(n)o es justo que* [esa] *parte deba soportar el coste de los gastos en concepto de tasa de justicia y en la misma medida tampoco corresponde que* [esa] *parte acusadora deba costear los gastos irrogados por la intervención de los peritos ordenada por el Tribunal. Este argumento encuentra sustento en la circunstancia que* [esa] *parte impugnó oportunamente vía reposición la medida pericial ordenada por el tribunal en su resolución de fecha 21 de abril de 2016 (conf. apartado I.6) siendo rechazada por el Tribunal mediante la resolución de fecha 20 de mayo de 2016".*

Para finalizar, solicitó que se declare la nulidad absoluta de la sentencia dictada por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N°5 el 25 de marzo de 2022.

Hizo reserva del caso federal.

IV. Que, en la oportunidad prevista por los arts. 465, cuarto párrafo, y 466 del CPPN, se presentaron los letrados patrocinantes de la querella, así como también las defensas de los imputados.

IV. a. En representación de la parte querellante se presentaron los Dres. María Silvina Rumachella y Norberto Cándido Caputo.

En lo medular, reeditaron los agravios expuestos en su recurso de casación; agregaron consideraciones sobre la identidad de objeto entre el presente legajo "CFC5", el recurso de queja por entonces pendiente de resolución por esta Sala y la causa n°2.207, "Wenk"; y llamaron la atención sobre presuntas inconsistencias entre lo ocurrido durante el debate, las actas correspondientes y la publicidad otorgada al acto referido.

En su ampliación posterior, profundizaron en la responsabilidad penal que -según postularon- corresponde atribuir a los imputados Miguel Arturo Salvioli, Norberto Alejandro Verne, Claudio Marcelo Gorla, Héctor Alejandro Pérez, Juan Casimiro Astrada Ladrón de Guevara, Eduardo Carlos Ford, Alberto Muñoz, Rodolfo Gerardo Giromini, Roberto Luis Pignato y Ángel Norberto Esnagola.

En ese sentido, sostuvieron que *"(l)as imputaciones con base en artículo 190, segunda parte del ordenamiento sustantivo encuentran fundamento no en el hecho de que cada uno de los mencionados provocó el siniestro de aviación, sino por haber realizado conductas equivalentes a ello, permitiendo, tolerando y avalando desde sus órbitas de actuación que la aeronave volara sin mecanismos de alarma y/o advertencia que demostrasen que la calefacción de los tubos pitot estaba inoperativa y con una tripulación deficientemente entrenada"*.

Agregaron que *"(E)s evidente que se trata de un delito de puesta en peligro que se comete cuando, según lo prescribe la norma, el autor sabe que su conducta es generadora de riesgo"*.

Insistieron en que *"(l)a sentencia del TOF N°5* [priva] *a las víctimas del derecho a la determinación de la verdad del suceso, al efectuar un análisis y valoración de la prueba que se circunscribe a la cabina de la aeronave* […] *impidiendo con ello, de manera arbitraria, vislumbrar el cuadro completo en el cual se explica la génesis del desastre aéreo del vuelo 2553"*.

Afirmaron que *"(n)o se constata en la sentencia una adecuada valoración de las actividades a cargo de los encartados, de sus roles específicos y sus obligaciones, los cuales se encontraban establecidos tanto en el Reglamento de Aeronavegabilidad aprobado por Decreto N° 1496/87, en los Manuales de Operaciones de Vuelo, General de Instrucción y Capacitación, de Procedimientos de Mantenimiento de la empresa Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur, en el Manual Orgánico de la D.N.A. y en el Manual de Funcionamiento del Comando de Regiones Aéreas, ni tampoco una debida ponderación del alcance de la normativa aeronáutica que rige la actividad (conf. art. 133 Código Aeronáutico)"*.

En definitiva, solicitaron que se haga lugar al recurso de casación interpuesto, se anule la sentencia del Tribunal Oral en lo Criminal Federal N°5 de fecha 25 de marzo de 2022 y se devuelva la causa al tribunal de origen

para que, por quien corresponda, se realice un nuevo debate.

Mantuvieron la reserva del caso federal.

IV. b. El abogado Marcelo Habermehl se presentó por la defensa del imputado Norberto Sotelo Ossa.

Remarcó que la acusación particular es la única parte que impugnó la sentencia objeto de recurso y, sobre el punto, sostuvo que *"(E)n su pertinaz esfuerzo persecutorio, la vindicta particular no hace más que repetir aquí el relato que viene sosteniendo a lo largo de más de veinte años basado en hipótesis y afirmaciones apodícticas que jamás fueron acreditadas ni en la instrucción ni en el curso del debate y que, durante el juicio oral, recibieron su mentís definitivo en virtud de una pericia dirimente y del consecuente coloquio de expertos".*

Refirió que la supuesta conducta delictiva de su defendido se resume en una presunta responsabilidad por la falta de una luz ámbar de advertencia en el tablero del avión y su habilitación en tales condiciones.

Sobre la luz ámbar, planteó que *"(E)n la aeronave siniestrada dicho objetivo se cumplía con otro aparato que brinda la misma información: el amperímetro, sistema que, conforme lo informado por la FAA y el propio fabricante, es un instrumento más completo y seguro que una simple luz".*

Además, mencionó que *"(l)a normativa que se tomaba como referencia al momento del accidente (tanto la*

estadounidense como la europea) autorizaba a volar sin la luz pero con el amperímetro instalado".

Luego de hacer un análisis sobre los informes realizados por la CIADA y la JIAAC, indicó que "*(N)o hay relación de causalidad entre la falta de esta luz de aviso de falla eléctrica en la calefacción de los pitot y el accidente del AU-2553".*

Por último, afirmó que "*(S)e acreditó en el debate que el accidente se produjo por una secuencia de errores de pilotaje que llevaron a la aeronave, volando en su techo operativo, al encuentro con turbulencia que fue aumentando en intensidad y que no fue controlada oportunamente, siendo sus efectos agravados por parte de la tripulación por descuidos y errores en la aplicación de los procedimientos establecidos en el Manual de Vuelo del avión".*

En definitiva, planteó que debe rechazarse el recurso de casación interpuesto por la querella.

IV. c. Los abogados Jorge Alberto y María Candelaria Sandro, defensores de Javier Losa de la Cruz, Ricardo Embón y Mario Gabriel Pérez Junqueira presentaron un escrito al que denominaron "informe".

Allí, expresaron que "*(C)orresponde verificar en esta sede si el fallo de fecha 25/03/2022 emanado del TOF n° 5 se ajusta a derecho y, consecuentemente, corresponde confirmar la absolución de* [sus] *representados, quienes se desempeñaban para la época de los hechos como gerente del área técnica (Losa de la Cruz), gerente de planeamiento e ingeniería dependiente del área técnica (Embon) y abogado*

asesor del Directorio (Pérez Junqueira) de la empresa ´Austral Líneas Aéreas´. En este punto, la querella (única parte recurrente) insiste –como lo ha hecho a lo largo del debate oral– en que los imputados deben responder por el cargo de estrago doloso, que no ha podido probar en el juicio, razón por la cual su opinión fue atinadamente desestimada por el tribunal".

Seguidamente, refirieron que "*(a)l ser los expertos categóricos en que no hubo fallas técnicas en el avión, que tampoco hubo nexo de causalidad entre el resultado y la falta de señal lumínica/advertencia (´luz ámbar´), atribuyendo la causa del accidente a errores humanos/pérdida de conciencia situacional que experimentaron los pilotos al mando del vuelo, claro es que* [sus] *representados no tuvieron ninguna conexión con el accidente, deviniendo lógica/justa su absolución por el delito de estrago doloso".*

Plantearon que el avión no cayó por falta de una luz ámbar, sino por la extensión anómala de los slats sin previa verificación de los datos del altímetro.

Solicitaron que se confirme la absolución de sus asistidos e hicieron reserva del caso federal.

IV. d. La abogada María Florencia Hegglin, Defensora Pública Oficial interinamente a cargo de la Defensoría N° 4 ante esta CFCP, realizó una presentación por la asistencia técnica de Carlos Horacio González.

Postuló que "*(l)os argumentos expuestos en los recursos del acusador se sustentan en un examen parcial y sesgado de los elementos de prueba, así como una falta de*

la debida respuesta a los argumentos de los jueces del debate que, por sí mismos, bastaban para adoptar la decisión liberatoria, en tanto son ajustados lo dispuesto en los arts. 3 y 398 del CPPN".

Argumentó que *"(E)l TOF descartó la posibilidad de atribuir responsabilidad a* [su] *defendido en orden a la comisión del delito endilgado (art. 190 del CP) en primer lugar por cuanto según la hipótesis acusatoria la caída del vuelo AU 2553 no se debió a un problema de preparación o instrucción de los pilotos, sino a una falla de equipamiento de la nave, aspecto claramente extraño a la incumbencia del señor González (pág. 766 del documento en formato .pdf, agregado a este legajo del LEX 100)".*

Destacó que *"(e)l tribunal oral rechazó que se hubiera otorgado una dispensa a la empresa Austral en orden a las capacitaciones periódicas que debían cumplir los pilotos, toda vez que esa entidad había propuesto una metodología propia a esos mismos efectos (esto es, verificar la competencia de los pilotos que prestaban tareas en su órbita), lo que fue debidamente autorizado".*

De consuno con lo mencionado, señaló que *"(E)l TOF concluyó, así, que no solo no estaba acreditado un incumplimiento de los deberes a cargo de González que permitieran afirmar que creó un riesgo no permitido, sino que tampoco se podía afirmar que esas alegadas fallas efectivamente hubieran tenido como efecto disminuir o limitar la capacitación de los pilotos de la empresa en este caso concreto".*

Arguyó que *"(n)inguna de las conductas atribuidas a González se relaciona de modo necesario con los errores que habrían podido cometer los pilotos, y que las inferencias que se establecen entre la falta de exigencias o la dispensa para acatar las pautas de entrenamiento y el resultado muerte de los pasajeros del vuelo AU 2253 debían ser establecidas de modo indubitable y certero, pero, en verdad, aparecen casi inexploradas en el recurso".*

Solicitó que se declare inadmisible o se rechace el recurso presentado por la querella contra la decisión del tribunal oral que decidió absolver a su asistido.

Hizo reserva del caso federal.

IV. e. A su turno, se presentó el abogado José María Figuerero.

Reseñó los antecedentes del caso y sostuvo que *"(D)urante el trámite de la instrucción, existió un injustificado cambio de calificación y por lo tanto de subsunción del hecho originariamente atribuido de una imputación inicial por imprudencia (art. 196, CP) a una realización dolosa del tipo (art. 190, CP), sin que hubiera sido especificado nunca, en las declaraciones indagatorias, ninguna atribución de circunstancia fáctica en el sentido de que se hubiera puesto en peligro la aeronave ´a sabiendas´, no obedeció a ninguna circunstancia procesal sobreviniente en la causa que diera explicación al cambio de ´comportamiento judicial´".*

En otro orden de ideas, expuso que *"(l)a querella no puede ahora invocar críticas sobre las*

calidades profesionales de los peritos intervinientes, ya que las etapas procesales fijadas para ello ya han precluido, sin que la querella los hubiera recusado o efectuado cualquier otro planteo. Consintió en sus designaciones y por lo tanto consintió en el mecanismo para su nombramiento, sus idoneidades e incumbencias profesionales, etc. Ningún planteo efectuaron en su momento cuando era oportuno, y por lo tanto cualquier agravio sobre el punto que se vertiera ahora, resulta claramente extemporáneo".

De otra parte, aseveró que *"(L)a última corroboración de la inexistencia de congelamiento la da la comprobación de que la lectura de los velocímetros que tenían los pilotos era absolutamente correcta. Dicho de otro modo, el velocímetro nunca falló, ni se trabó, ni dio indicaciones erróneas".*

A propósito de ello, puso de resalto que *"(L)os peritos actuantes en la etapa oral, con moderna tecnología y métodos actuales, utilizando programas de computación adecuados, analizaron diferentes puntos por donde pasó el avión mientras transitó por territorio uruguayo. Existen datos del radar de Montevideo y otros recogidos durante ese trayecto, que pueden ser contrastados con los datos de la caja registradora del avión, y de allí pudo comprobarse que la velocidad que se mostraba a los pilotos era la misma que quedó registrada en esos radares. Prueba irrefutable de que los velocímetros no presentaban ningún error, y por lo tanto las decisiones equivocadas de los pilotos no pueden atribuirse a su mal funcionamiento".*

Así, pues, estimó que *"(l)os fundamentos del fallo recurrido, basados en el concienzudo análisis de este peritaje junto con las restantes constancias de la causa, resultan ser ampliamente respaldados en las constancias del expediente y constituyen una derivación razonada de ellas. Frente a ello, la postura de la querella sólo trasunta una distinta mirada sobre la apreciación crítica de ese material probatorio; que en definitiva, reposa en una diferencia de criterio con la consideración de ese caudal probatorio por parte del Tribunal".*

Solicitó que se rechace el recurso de casación interpuesto por la querella.

Hizo reserva del caso federal.

IV. f. El abogado Hernán Guillermo Vidal se presentó por la asistencia técnica del imputado Enrique Ventura de Anchorena.

Argumentó que *"(e)l avión estaba bien mantenido y apto para volar* […] *estaba correctamente habilitado por la autoridad aeronáutica de contralor para volar y transportar pasajeros, al igual que los pilotos Cécere y Núñez estaban bien entrenados, y que el CRM no estaba vigente todavía, y no se había instrumentado el mismo, recién a fines de 1997 debía hacerse efectivo".*

Destacó que *"(l)os Peritos argentinos actuantes, a través de su informe y el coloquio celebrado en la sala de debate, aseguraron que el avión de Austral que cayó en 1997* […] *´se estrelló por un error humano de los pilotos´. Y descartaron que la tragedia se hubiera producido por el*

congelamiento de los tubos Pitot (sensor de velocidad), principal hipótesis de las autoridades uruguayas".

Aseguró que *"(L)os pilotos estaban bien entrenados, más aún, sobre entrenados por las horas de simulador que habían realizado, y estas eran muy cercanas al momento del accidente".*

Arguyó que *"(n)o existe ni el más mínimo indicio que determine que el Sr. Anchorena incumplió con la posición de garante que por sus funciones era de su incumbencia. No se comprobó tampoco en este debate la existencia de conducta dolosa ni culposa alguna por parte de Anchorena".*

Aseveró que la acusación intentada por la querella en su alegato *"(f)ue 100% […] genérica, inconsistente e inmotivada y sembrada de orfandad probatoria […] no se acreditó a lo largo de toda esta causa, ninguna relación de causalidad directa o inmediata por parte de mi defendido, ni de los otros 34 imputados, en la producción de los hechos bajo examen".*

Afirmó que *"(l)a postura de la querella, tan sólo trasunta una distinta apreciación crítica del contundente material probatorio desincriminante obrante en autos. O sea los agravios de la querella son en definitiva, una insostenible diferencia de criterio carente de sentido y huérfano de contenido […]".*

Coligió que *"(e)l recurso de casación de la querella debe ser declarado mal concedido o rechazado todo lo peticionado, lo que esta defensa expresamente solicita".*

Hizo reserva del caso federal.

IV. g. El defensor público oficial Mariano Gabriel Juárez se presentó por la asistencia técnica de los imputados Juan Casimiro Astrada Ladrón de Guevara y Claudio Marcelo Gorla.

Planteó que *"(e)l recurso presentado no pude prosperar, ya que, básicamente, la querella no puede objetar una decisión que no es contraria a la pretensión que oportunamente habría formulado y ello así, justamente, porque esa pretensión jamás se expresó* […] *solo puede recurrir la absolución quien pidió condena"*.

Argumentó que la parte querellante *"(n)o formuló requerimiento de elevación a juicio y que las razones para no hacerlo, pertinentes o no, no fueron discutidas oportunamente* […] *pretende que la admisión de su participación, avalada incluso por las otras partes, supondría el reconocimiento de hecho de facultades o atribuciones que la propia ley le niega. El razonamiento es absurdo: es justamente porque se le reconoce calidad de parte que sus omisiones poseen efectos preclusivos"*.

Señaló que *"(E)n cuanto a la legitimidad para recurrir, ella no se halla en la ley 27372, máxime por cuanto esa ley no derogó ni los arts. 458 y 460 del CPPN ni, especialmente, el art. 435 que sienta el estándar según el cual la querella solo puede impugnar en las condiciones y en los supuestos que surgen del texto legislativo"*.

Añadió que *"(A)unque* [la parte impugnadora] *insiste en citar, sin mayor desarrollo, el texto de la ley*

27372, ya con la cita de jurisprudencia alusiva se advierte que lo que se pretende es trasladar la situación de la querella en solitario en las instancias preliminares del proceso al momento definitivo del proceso -el debate- en el que no se puede resolver sobre el fondo del asunto sin que esté presente, frente al imputado, un acusador que formule concreta y detalladamente su pretensión de condena".

Asimismo, puntualizó que "*(n)o hay en* [el] *petitorio* [del recurso de casación] *una indicación expresa de cuál es la cuestión de fondo a la que debería avocarse el tribunal revisor y ello marca también la falta de interés que exhibe, toda vez que aun de hacer lugar a sus argumentos, no se demuestra de qué modo el saneamiento o reparación de los vicios que denuncia haría posible -aquí ante la Cámara o en instancia de reenvío ante el TOF- una condena, que es la única razón pertinente y admisible para instar la revisión de una absolución"*.

Solicitó que se declare inadmisible o se rechace el recurso de casación interpuesto por la parte querellante.

Hizo reserva del caso federal.

IV. h. Luego de acumulado el incidente CFP 10009/1998/TO1/9/CFC6 al presente legajo, conforme fuera referido precedentemente, y puestas que fueran nuevamente las actuaciones en Secretaría conforme las previsiones del art. 465, cuarto párrafo, y 466 del CPPN, se presentaron los representantes de la querella, así como también las respectivas asistencias técnicas de Enrique Ventura de

Anchorena, Juan Casimiro Astrada Ladrón de Guevara y Claudio Marcelo Gorla, quienes -en lo sustancial- se remitieron y reprodujeron los argumentos previamente expuestos.

V. a. Que, en la oportunidad prevista por el art. 468, segundo párrafo, del CPPN hicieron uso de la palabra los abogados Norberto Cándido Caputo y María Silvina Rumachella, en representación de las partes querellantes; el abogado José María Figuerero, quien a su vez presentó breves notas y el Defensor Público Oficial Coadyuvante, Mariano Gabriel Juárez. Asimismo, los abogados Hernán Guillermo Vidal, Diego C. Álvarez Bognar, Jorge Alberto Sandro y Marcelo Habermehl presentaron breves notas.

En lo medular, las partes reeditaron los argumentos manifestados en las etapas precedentes del trámite del recurso de casación incoado por la querella.

Superada la etapa, las actuaciones quedaron en condiciones de ser resueltas.

VI. Que, conforme surge del sistema de Gestión Judicial Lex100, el tribunal *a quo*, mediante la resolución del 8 de junio de 2022, declaró extinguida la acción penal respecto de quien en vida fuera Rodolfo Danilo Wenk (art. 59, inc. 1°, del CP) y sobreseyó al nombrado en orden al delito por el que fuera formalmente requerida la elevación a juicio (art. 361 del CPPN).

Que, por su parte, la defensa de Juan Manuel Baigorria informó del fallecimiento del nombrado y

acompañó partida de defunción de fecha 27 de agosto de 2024.

VII.a. Que, de manera liminar, es oportuno señalar que el recurso de casación deducido por la querella respecto de los puntos dispositivos I, XII a XXIII y XXV a XLI de la sentencia que critica resulta formalmente admisible, toda vez que el fallo recurrido es de aquellos considerados definitivos (art. 457 del CPPN), la parte recurrente se encuentra legitimada para impugnarlo (art. 460 en función del art. 458, inciso 1°, *ibidem*), los planteos realizados encuadran en los motivos previstos por el art. 456 del código de procedimiento en materia penal y se han cumplido los requisitos de tiempo y de fundamentación establecidos por el art. 463 del código de rito.

VII. b. No obstante, la vía intentada contra el punto dispositivo XXIV de la sentencia impugnada ha perdido virtualidad, atento la defunción de quien en vida fuera Juan Manuel Baigorria informada por su asistencia técnica, por cuanto habrá de ser declarada abstracta.

A su turno, el remedio casatorio dirigido contra los puntos dispositivos II a XI habrá de ser declarado inadmisible. Ello es así en tanto no ha sido controvertido de forma alguna que el término final que provocó la caducidad de la facultad de actividad concedida a la parte querellante lo constituyó la clausura de la instrucción en circunstancias donde no fue ejercida la requisitoria de elevación a juicio de esa parte. Dicho escenario torna

inevitable la inadmisibilidad de la vía intentada contra ese tramo del expediente judicial.

En ese orden de ideas, cabe destacar que, de la compulsa del expediente digital n°2268/2009, advertimos que el Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal n°2 con asiento en esta ciudad, a cargo del magistrado Sebastián R. Ramos, el 1° de octubre de 2015, dispuso que *"(E)stimándose completa la instrucción respecto de los mencionados imputados* [Miguel A. Salvioli, Norberto A. Varné, Claudio M. Gorla, Héctor A. Pérez, Juan Casimiro Astrada Ladrón de Guevara, Eduardo Carlos Ford, Alberto Muñoz, Rodolfo Giromini, Roberto L. Pignato y Ángel Norberto Esnagola]*, y sin perjuicio de quedar pendientes recursos de apelación y casación interpuestos por la parte querellante respecto de otros imputados, córrase vista en los términos del artículo 346 del C.P.P.N. a la parte querellante y al Sr. Fiscal de forma sucesiva"*.

Fue así como, en oportunidad de pronunciarse respecto de la vista corrida, la parte querellante, mediante escrito presentado el 14 de octubre de 2015, dijo expedirse en los términos del art. 347, inc. 1°, del CPPN y -en resumidas cuentas- contestó: *"(t)oda vez que esta parte querellante se expide manifestando que la instrucción no se encuentra completa, puesto que son necesarias las medidas oportunamente peticionadas tanto por la querella como por el Ministerio Público que no han sido producidas hasta la actualidad y las ahora solicitadas, se tenga por contestada en tiempo y forma la vista conferida, ordenándose las mismas".*

Así las cosas, el señor juez a cargo de la instrucción, el 17 de mayo de 2016, resolvió: *"(I). No hacer lugar a las medidas propuestas por los Dres. María Silvina Rumachella y Roberto Cándido Caputo, por los fundamentos expuestos en el presente* […] *III. Decretar la clausura de la instrucción y elevar a juicio la presente causa respecto de: 1. Miguel Arturo Salvioli* […] *2. Norberto Alejandro Verne* […] *3. Claudio Marcelo Gorla* […] *4. Héctor Alejandro Pérez* […] *5. Juan Casimiro Astrada Ladrón de Guevara* […] *6. Eduardo Carlos Ford* […] *7. Alberto Muñoz* […] *8. Rodolfo Fernando Giromini* […] *9. Roberto Luis Pignato* […] *10. Ángel Norberto Esnagola"*.

A la par, se advierte que la querella no opuso el planteo de nulidad que ahora esgrime en oportunidad de conocer la denegatoria de la producción de las pruebas requeridas, la clausura de la instrucción y la elevación a juicio del proceso, por lo que la demora en el planteo no puede ser suplida por la vía casatoria que pretende hacer valer la parte.

A más de ello, estimamos pertinente recordar que el art. 82 del CPPN (según Ley 27372) establece que *"(T)oda persona con capacidad civil particularmente ofendida por un delito de acción pública tendrá derecho a constituirse en parte querellante y como tal impulsar el proceso, proporcionar elementos de convicción, argumentar sobre ellos y recurrir con los alcances que en este Código se establezcan"*.

Sin embargo, el ejercicio de las facultades propias de la parte querellante está reconocido *"(c)on los*

alcances que en este Código se establezcan”, los que naturalmente comprenden las limitaciones legales para participar de la discusión final prevista por el art. 393 del CPPN.

Por su parte, el art. 5 de la Ley 27372, en su parte pertinente, prevé que *“(L)a víctima tendrá los siguientes derechos:* […] *h) A intervenir como querellante o actor civil en el procedimiento penal, conforme a lo establecido por la garantía constitucional del debido proceso y las leyes de procedimiento locales; i) A examinar documentos y actuaciones, y a ser informada verbalmente sobre el estado del proceso y la situación del imputado; j) A aportar información y pruebas durante la investigación”.*

Por ende, en cuanto refiere a la facultad de proporcionar elementos de convicción que el art. 82 del CPPN confiere a la parte querellante, así como los derechos que la Ley 27372 reconoce a las víctimas de delitos, resulta insoslayable que, respecto de los imputados requeridos a juicio por el Ministerio Público Fiscal en el marco del expte. n°2268/2009, a la impugnadora le fue permitido intervenir a lo largo de todos los actos de la etapa del juicio, a excepción únicamente de la discusión final del debate prevista por el art. 393 del CPPN.

De tal modo, la inexistencia de requisitoria a juicio en la causa N° 2268/2009 no vedó a la parte recurrente la posibilidad de participar activamente de la oralidad del proceso en amparo de los derechos que invoca

en su carácter de víctima, mas sí la incapacitó para acusar en el debate, ello a la luz de la normativa procesal vigente y aplicable, lo que, en este punto, no admite discusión.

A todo lo expuesto, debemos agregar que el juicio de admisibilidad previsto en el art. 444 del CPPN no es definitivo y que si el recurso es formalmente improcedente y fue mal concedido puede denegarse "*(e)n cualquier momento, ya sea antes o después de la audiencia para informar o en el mismo momento de dictar sentencia* […]" sin pronunciamiento sobre el fondo (cfr. Fernando de la Rúa, "El Recurso de Casación", Zavalía Editor, Buenos Aires, 1968, pág. 232).

Por consiguiente, corresponde declarar inadmisible el recurso de casación dirigido contra los puntos dispositivos II a XI de la sentencia impugnada (cf. art. 444 del CPPN).

VIII. Ceñido, en los términos que anteceden, el objeto de la impugnación a ser examinado por esta Cámara, comenzaremos por realizar algunas precisiones preliminares.

VIII. a. Las presentes actuaciones se iniciaron a raíz del accidente aéreo sufrido por el vuelo AU2553.

La noche del viernes 10 de octubre de 1997, la aeronave McDonnell Douglas, modelo DC-9-32, matrícula argentina LV-WEG, cumplía el vuelo Austral 2553 (AU2553), entre el aeropuerto de Posadas, provincia de Misiones, y el Aeroparque "Jorge Newbery" de esta ciudad, llevando a

bordo sesenta y nueve pasajeros y cinco miembros de la tripulación.

El avión despegó de Posadas siendo las 21:18 hs. Sin embargo, en lugar de arribar a su destino previsto, impactó contra el terreno en las coordenadas 33°01´18.5" S-57°49´20.7" W, cercanas a la localidad de Nuevo Berlín, en el Departamento de Río Negro, República Oriental del Uruguay, ese mismo día a las 22:10 hs., ocasionando el fallecimiento de todas las personas a bordo.

Es decir, se trató del mayor desastre de la historia de la aviación de nuestro país, motor de un dolor inconmensurable que ha franqueado el interés de tantísimas familias lesionadas para quedar inscripto en la memoria colectiva de esta Nación.

El desolador episodio puso en marcha una investigación acerca de las circunstancias del accidente, de acuerdo con lo previsto por el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, del que tanto la República Argentina como la República Oriental del Uruguay son Estados signatarios.

El referido convenio, en su art. 26, prevé que *"(E)n el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, a que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que*

pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto".

De tal modo, la encuesta sobre el accidente quedó a cargo de las autoridades uruguayas (Estado en cuyo territorio el malhadado evento ocurrió), más específicamente, de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (en adelante, CIADA).

La CIADA, entonces, se vio encargada de desarrollar su labor conforme las previsiones del art. 26 del Convenio de Chicago y de su Anexo 13 sobre "Investigación de accidentes e incidentes de aviación".

En el marco de dicha pesquisa, confeccionó el llamado Informe Final, donde plasmó su análisis del accidente aéreo ocurrido y ofreció conclusiones acerca de sus causas mediatas e inmediatas.

Comunicado dicho informe a la República Argentina, ella -a través de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (en adelante, JIAAC)- realizó observaciones que fueron incorporadas al Informe Final como "Apéndice E", bajo el título "Comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe enviados por el Estado de matrícula".

En lo que concierne al plano judicial y resulta de relevancia para los agravios cuyo estudio ha sido habilitado, hemos de apuntar que, con motivo del accidente

del AU2553, se dio inicio a la presente causa CFP 10009/1998.

Ya elevado el expediente a juicio, el 21 de abril de 2016, el tribunal *a quo* dispuso, como medida de instrucción suplementaria, que *"(m)ediante especialistas en el área de ingeniería aeronáutica y pilotos* […] *a partir de las técnicas de análisis y parecida metodología, y partiendo de las mismas bases y elementos probatorios, esto es el Flight Data Recorder y el Cockpit Voice Recorder que registraron los parámetros del vuelo de la aeronave siniestrada, como así también las comunicaciones de los pilotos en la cabina, y las indicaciones metereológicas y otros datos técnicos similares, diriman las divergencias existentes entre los informes de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación de la República Oriental del Uruguay y la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil"*.

En consecuencia, la Ingeniera Aeronáutica Silvina De Ceglia, el Ingeniero Aeronáutico Javier Eduardo Molina Gómez, el Ingeniero Mecánico Eléctricista Rodolfo Guerrero, el Comandante Carlos María Martínez Junior, el Ingeniero Mecánico Aeronáutico Luis Ricardo Dávila, la Ingeniera Aeronáutica Fabiola Edith Miraval, el Ingeniero Aeronáutico Ignacio Matías Guidobono, el piloto Rogelio Ramón Marzialetti, el piloto Carlos Alberto Pérez y el piloto Carlos José Lupiáñez realizaron un análisis técnico y operativo, en virtud del cual arribaron a conclusiones finales en relación al accidente del avión LV-WEG y sus

causas, lo que plasmaron en el informe del 7 de septiembre de 2017.

Cabe destacar que la mayoría de los especialistas intervinientes estuvieron de acuerdo en aquellas conclusiones, mientras que el piloto Lupiáñez dejó a salvo su postura disidente.

VIII. b. Con el objeto de imprimir un adecuado tratamiento al recurso sujeto a inspección jurisdiccional, seguidamente recordaremos los términos de la requisitoria de juicio formulada respecto de los imputados cuya absolución cuestiona la parte recurrente.

Tal como se consignó en la sentencia impugnada, el doctor Eduardo Raúl Taiano, Fiscal a cargo de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 3, requirió a juicio, en el marco de la causa N° 10009/98, a Manuel Ángel Moran Casero, Mario Víctor Sruber, Gabriel Mario Pérez Junqueira, Walter Antonio Hayas, Mario Daniel Cardoni, Fernando José Francisco Mayorga, Francisco Javier Monzón, Ángel Rafael Sanchis Herrero, Javier Losa de la Cruz, Jorge Belarmino Fernández, Ricardo Embon, Andrés Alberto Arribillaga, Carlos Horacio González, Hugo Alberto Adib, Carlos Carmenini, Norberto Alfredo Sotelo Ossa, Edgardo Alfredo Sánchez Ara, Guillermo Destefanis, Juan Antonio Fortuny, Enrique Ventura de Anchorena, Pablo Alfredo Chini, Norberto Hugo Nieves, en orden al delito de estrago doloso, previsto en el artículo 190, tercer párrafo, última parte del Código Penal (CP).

Por su parte, el doctor Norberto Cándido Caputo, querellante en el marco del expediente nro. 10.009/98, sostuvo en su requisitoria que "(M)*ario Sruber había demostrado la más absoluta actitud desaprensiva respecto de los tripulantes y los pasajeros de la empresa AUSTRAL, al no haber seleccionado ni supervisado el desempeño funcional de los responsables de las distintas gerencias de la empresa, y mayor reproche le cabía al nombrado puesto que de él dependía directamente el PREVAC, organismo de la empresa al que le incumbía '…intervenir, coordinar, evaluar y asesorar a la superioridad en todos los aspectos relacionados con la prevención de los accidentes e incidentes de aviación, a fin de evitar su repetición, o al menos, tratar de minimizarlos' (Vide Capítulo 18.100 del Manual de Operaciones de Vuelo)*".

Más adelante, sostuvo que Javier Losa de la Cruz "(e)*staba a cargo de la Gerencia Área Técnica de AUSTRAL, su cargo tenía una proyección bifrontal, hacia el exterior, actuaba como representante técnico de AUSTRAL ante la autoridad de aplicación e, internamente, era el responsable de mantener una organización capaz de llevar a cabo el mantenimiento de las aeronaves, de las instalaciones, los equipos de tierra, de proveer máquinas Aero navegables, confiables, seguras, limpias y prestas a realizar los vuelos. Señaló que la trascendencia del cargo, surgía claramente del Manual de Procedimientos de Mantenimiento de la referida empresa, en el sentido de que '…El Gerente de Área (sic) Técnica es responsable ante el Gerente General/Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa.*

Sus funciones y responsabilidades como Representante Técnico ante la D.N.A. se encuentran en el DNAR e incluyen, mantener una organización capaz de llevar a cabo el mantenimiento y las funciones pertinentes, de proveer aeronaves aeronavegables, confiables, limpias, a tiempo para los vuelos, y supervisar todos los procesos de mantenimiento que se realizan, las instalaciones, los equipos de tierra, las escalas y el personal…' (Capítulo 1.4.1). Destacó el acusador particular que la aeronave LV-WEG había sido certificada y era explotada por la empresa AUSTRAL desde el año 1994, fecha a partir de la cual el procesado Losa de la Cruz aprobaba y consentía la utilización u operación de un avión que no cumplía con los recaudos de seguridad o confiabilidad exigidos por la República Argentina, toda vez que la violación de la DNAR (FAR) 25 Parte 1326 fue precisamente, tal como se consignara en el Informe de la CIADA y en los fundamentos del auto de procesamiento, el antecedente idóneo de la catástrofe del vuelo 2553".

Aseveró que "(s)*e encontraba probado que la autoridad de aplicación y contralor de la actividad aerocomercial, había extendido la documentación relativa a la certificación y habilitación de la aeronave siniestrada en contravención con normativas Vigentes respecto a la colocación y provisión de la alarma del sistema de calefacción de los tubos pitot-DNAR 25.1326 y 25.1419, situación que debía ser conocida por Losa De La Cruz, puesto que estaba a cargo de un área cuya principal función era la de llevar a cabo un mantenimiento confiable*

y oportuno para mantener Aero navegables a todas las aeronaves con el objetivo de cumplir los programas de vuelo -pto.1.2.2.-".

En cuanto a Norberto Hugo Nieves, señaló que "'(d)*ebía establecer y controlar el cumplimiento de las regulaciones emanadas en la DNA aplicables; y las políticas y procedimientos internos de Austral' (Capítulo 1.5.1,4) y que, la versión vigente hasta julio de 1997, establecía dicha función en los siguientes términos '…El Auditor de Aseguramiento de Calidad: I. Dirige las auditorias del Aseguramiento de Calidad del sistema de Control de Calidad para asegurar el cumplimiento de las Regulaciones de la D.N.A. y F.A.A. y procedimientos de política de Austral…' (Capítulo 1.6.1. del MPM de septiembre de 1993). Aseguró que la regulación de la DNAR 25.1326- jamás fue cumplida a lo largo de esos tres años, ni por exigencia de la autoridad militar ni por el imputado Nieves quien, dentro de la empresa, tenía justamente la misión de 'auditar' que ello así se hiciera*".

Aseguró que por las probanzas producidas a lo largo de la instrucción, podía sostener que "(l)*a omisión de colocación de precitada alarma obedeció una deliberada decisión de la misma empresa AUSTRAL, sin perjuicio de lo cual ello no eximía de responsabilidad a NIEVES, toda vez que el nombrado jamás había verificado en sus auditorías, la ausencia de aquella advertencia lumínica y, con su conducta había cimentado y aumentado las bases para el trágico desenlace del Vuelo 2553 y arguyó que, en*

definitiva, Norberto Hugo Nieves evidenció mucho más que un incumplimiento de funciones sino que había sido participe con su conducta, de los fatídicos acontecimientos del 10 de octubre de 1997".

Respecto de Ricardo Embón señaló que "(s)*e encontraba, hacia la fecha del suceso, año 1997, a cargo de la Gerencia de Planeamiento e Ingeniería de Austral y aseguró que dependía '…del Gerente del Área Técnica y era responsable ante éste de la planificación de todo el mantenimiento programado de la aeronave y de asegurar que la aeronave sea atendida por los ingenieros para conseguir la máxima seguridad y confiabilidad al mínimo costo…' (Capítulo 1.17.1 del MPM). Sostuvo que correspondía a Embón en su calidad de Gerente de Planeamiento e ingeniería funciones de suma importancia y trascendencia.*

Indicó que "*(E)l Capítulo 1.17.1 describía que ese Gerente: '...1.17.1.4 Controla la actualización de la documentación y su seguridad. Esto incluye manuales de mantenimiento del fabricante, manuales de 'overhaul', Boletines de Servicio, especificaciones técnicas, información aprobada por D.N.A. y/o regulaciones y toda otra información técnica requerida… 1.17.1.7. Estudia las acciones propuestas relacionadas con la documentación técnica recibida de los Fabricantes o de la D.N.A….' (Boletines de Servicio, Directivas de /Aeronavegabilidad, Cartas a todos los Operadores, (AOL). Circulares de Asesoramiento, DNAR, etc.). Adunó que el imputado generó las acciones necesarias vía Ingeniería para su cumplimentación '…Las funciones de esta Gerencia…', que*

guardaba similitud con las asignadas los procesados Losa De La Cruz y Nieves, pues también implicaba el análisis y aplicación de las normas vigentes. Afirmó que el Manual de Procedimiento de Mantenimiento de Austral establecía que no podía permitirse el vuelo de una aeronave cuyos sistemas inoperativos lo estuvieran por periodos indefinidos y dijo que Embón había omitido controlar los pasos mencionados porque nunca controló que la alarma estuviera instalada y nunca reconoció esta falta en el mantenimiento de la aeronave siniestrada, porque jamás había dado cumplimiento a esa norma de la DNA que requería la instalación de la luz para alertar sobre el mal funcionamiento de la calefacción de los tubos pitot'. Sostuvo que, por su parte, Embón, entre otras funciones, debía desarrollar datos estadísticos y determinar las acciones para la mejora de la confiabilidad, debía estudiar y analizar las acciones de mantenimiento preventivo. De adverso, omitiendo las expectativas propias de su rol, hizo un aporte indiscutible para incrementar el riesgo permitido y todas y cada una de esas funciones incumplidas habían generado las condiciones propicias que, con conocimiento pleno y cabal, desembocaron en el fatal hecho del día 10 de octubre de 1997, por lo que la conducta de Embón era pasible de su correspondiente reproche penal".

Luego, respecto de Pablo Alfredo Chini, expuso que *"(e)n ilegal sintonía como sus colegas, jamás había advertido la ausencia de la alarma (luz ámbar) exigida por las leyes vigentes, jamás controló la observancia del*

Reglamento de la DNA, y permitió que una aeronave que no reunía las condiciones y los requisitos de aeronavegabilidad fuera utilizado por la empresa AUSTRAL, ni tampoco advirtió tal carencia al revisar los trabajos de mantenimiento e indicó que, el párrafo 5.1B del citado Manual establecía que 'La Gerencia de Aseguramiento de Calidad de AU controla que los trabajos de mantenimiento, de mantenimiento preventivo y las modificaciones sean realizados conforme a las disposiciones del MPM de AU, de la Administración de Aviación Federal y la D.N.A y de acuerdo con el manual de mantenimiento de cada fabricante…' […] que sobre Chini recaía también la responsabilidad de dirigir el Sistema de Control Meteorológico de Austral y destacó que una de las falencias de esa noche del fatídico 10 de octubre de 1997, fue, precisamente, la del despacho del vuelo 2553, por no contar la tripulación con la debida información climática suficiente. Finalmente sostuvo que Chini, incumplió todas las funciones que le correspondían, coadyuvando, con su proceder, a la concatenación de los elementos necesarios que desataron el fatal siniestro del Vuelo 2553".

Por otro lado, el acusador particular señaló que Jorge Belarmino Fernández *"(n)o sólo no había advertido a los pilotos, ni se preocupó que alguien lo hiciera, sobre un sistema que todas las otras aeronaves poseían, mientras que en el caso de la LV-WEG no se encontraba instalado, sino que tampoco examinó que la MEL únicamente permitía un vuelo con ausencia de la alarma (luz ámbar) por el plazo perentorio de 10 días".*

En cuanto al imputado Enrique Ventura de Anchorena sostuvo que "*(h)abía comenzado a desempeñarse como Gerente Área Operaciones desde junio de 1997, es decir, cuatro meses previos al siniestro, pero lo cierto fue que ninguna de las condiciones que lo precedieran fueron revisadas ni modificadas por el nombrado* [y que] *resultaba de su competencia todo lo vinculado con el entrenamiento de los pilotos* […] *que, si bien, no había sido una decisión directa de Ventura De Anchorena, la de peticionar, gestionar e insistir con el otorgamiento a AUSTRAL de una dispensa para que los pilotos realizaran excepcionalmente un único entrenamiento en simulador por año, tal responsabilidad debía ser enrostrada a su predecesor en el cargo, el Comandante Ford. Sin embargo* […] *durante los más de cuatro meses desde que había asumido como Gerente Área Operaciones, el nombrado en ningún momento había advertido la grave falta que eso importaba para la seguridad de los vuelos, o si la advirtió, nada hizo para modificar tal irregularidad ni tomó las medidas correctivas correspondientes a tal situación.* [T]*oleró que continuara prestando funciones como instructor de vuelo de Cécere, Núñez y tantos otros más pilotos de AUSTRAL, el coprocesado Andrés Arribillaga, quien carecía de los requisitos que la ley establece obligatoriamente para desempeñar la función que se le encomendar".*

Resultaba claro -dijo- que "(e)*l Directorio de Austral, con su Presidente* […] *Morán Casero* […], *carecía de sólidos argumentos que justificaran que ellos mismos se*

hubieran mantenido ajenos a la política de seguridad, de la que era parte necesaria, precisamente, la prevención de accidentes y aseguró que […] *el siniestro protagonizado por la aeronave LV-WEG se habría podido evitar con sólo cumplir con las normas vigentes por lo que los integrantes del Directorio de la empresa habían exhibido una conducta impropia para quienes cargaban con la responsabilidad de prevenir accidentes como el ocurrido y de dirigir la política aerocomercial en aras de la seguridad".*

Respecto de Gabriel Mario Pérez Junqueira sostuvo que "(e)*ra tan responsable como el resto de los miembros del Directorio de Austral por su actuación indiferente a las normas de seguridad de la actividad que explotaba la empresa que conducía. Afirmó que, Pérez Junqueira, junto con los restantes integrantes del Directorio de Austral, sin perjuicio de que por sus particulares competencias hubieran estado avocados a temas específicos, tal como Pérez Junquiera, mencionara, por haberse dedicado a cuestiones legales no vinculadas con normativa aérea, como integrantes del máximo órgano de la sociedad eran los encargados de precisar sus políticas de gobierno. Apuntó que, por ser el objeto social de la empresa el transporte aéreo, debían haber estado consustanciados con los principios rectores fijados por la OACI en su Preámbulo y bajo los cuales los Estados en primer lugar y sus empresas explotadoras, debían preservar la seguridad, la regularidad, la eficiencia y la economía en los servicios. Finalmente, expuso el querellante que Pérez Junqueira por ser un 'hombre de derecho' y en*

función del rol que tenía en la empresa, debió saber en todo momento que tanto él, como el resto de los miembros de Austral incumplían deliberadamente con el ordenamiento jurídico, poniendo en riesgo la seguridad aérea".

Respecto de la situación de Andrés Arribillaga, el acusador privado aseguró que "(l)*os párrafos 4.3 y 4.4 del Manual General de Instrucción y Capacitación señalan los requisitos '…de responsabilidad y profesionalismo…' que debía cumplir un instructor, cargo irregularmente asignado a ARRIBILLAGA, el cual se complementa con otras normas que hacen a tal trascendente actividad* [pero] *todas aquellas habilidades que debían ser comprobadas en la pericia del instructor no figuraban cual rubros específicos en el formulario de inspección correspondiente a la aeronave DC9 obrante en el legajo del nombrado y que, en ningún momento se señalaban las referidas a la adecuada conducción de la aeronave desde ambos puestos de pilotaje, las medidas de seguridad y correctivas que debían efectuarse ante situaciones de emergencia ni los peligros ante procedimientos inadecuados (ver fs. 62 del legajo nro. 12.811). Apuntó que todos los pilotos debían efectuar de manera periódica un curso teórico de repaso que se '…impartirá anualmente de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Transporte Aéreo Comercial…' (2.13.1.d. del Manual General de Instrucción y Capacitación', por lo que, conforme el segundo inciso del artículo 18.1 de las NESTAR., los inspectores debían cumplir con el mismo entrenamiento periódico necesario para desempeñarse como piloto.* […] [N]*o obstante, ello, Arribillaga había sido*

habilitado en 1994, como instructor de vuelo por la Dirección de Habilitación y Fomento sin dar cumplimiento con dicho requisito pues el último curso teórico efectuado por el nombrado, databa del año 1992, con lo cual no podía estar en condiciones legales de satisfacer la periodicidad anual exigida para obtener la licencia de instructor de una línea aérea. Aseguró que tampoco dicho curso satisfacía las exigencias legales exigidas en el Capítulo XVI, punto 116, inciso S del Reglamento de Licencias, Habilitaciones y Certificados de Competencia de Funciones Aeronáuticas Civiles y explicó que, por propia decisión de la Comisión Asesora de Licencias de Funciones Aeronáuticas Civiles (CALFAC), Andrés Arribillaga había sido eximido de tal requisito, según daba cuenta el acta nro. 19 de fecha 19 de abril de 1994, pieza obrante como prueba en estas actuaciones".

Expuso que, sobre la base de las NESTAR mencionadas, ni Austral podía emplear a Arribillaga como instructor, ni éste podía desempeñarse con ese cargo en dicha empresa por lo que esta circunstancia sustentaba la imputación enrostrada al citado Arribillaga, puesto que era de su pleno conocimiento que no estaba en condiciones legales de ejercer el rol y la función de instructor llevada a cabo respecto de los pilotos fallecidos en el siniestro, Césere y Núñez.

Respecto de Edgardo Sánchez Ara sostuvo que "*(l)a D.N.A. contaba con la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba, que interviniente en la certificación de la aeronave siniestrada y que era tarea de esa*

Dirección desarrollar en concordancia con lo establecido en la DNAR Parte 21, las actividades concernientes a la Certificación Tipo de los Productos cuyos estándares de aeronavegabilidad se definen en las '…DNAR Partes 23… 25, 27, 29. 33 y 35… del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina...' (Capítulo V.50 del MA065). Destacó que la Parte 25 del DNAR era aquella que, bajo su sección 1326, establecía la alarma (luz ámbar) sobre el funcionamiento del sistema de calefacción de los tubos Pitot y afirmó que, dicha Dirección de Certificación se componía de muchas y diversas áreas para desarrollar el proceso de certificación de una aeronave, entre ellas, la denominada División Ingeniería y ésta, con un sector específico para el control de los Sistemas y Equipos de las aeronaves, área a cargo del procesado Edgardo Sánchez Ara desde el año 1993".

Afirmó que "(*s*)e *encontraba harto demostrado que ni las normas CAR4b regían en nuestro país a la época de estos sucesos, ni la luz ámbar era innecesaria, sino, por el contrario, su instalación era obligatoria y por ello sostuvo que, Sánchez Ara, con su proceder, había permitido y consentido que AUSTRAL operara una aeronave que no reunía los mínimos estándares de seguridad, coadyuvando a la producción del siniestro de autos".*

Respecto del fallecido Danilo Rodolfo Wenk sostuvo que "(*l*)*a dirección de certificación aeronáutica Córdoba se encontraba a su cargo, y que como Jefe de la Dirección Certificación 'Córdoba', su principal responsabilidad era '… Impartir las directivas y órdenes*

necesarias relacionadas con la aplicación del Reglamento de Aeronavegabilidad en el área de la certificación aeronáutica…' y '…Supervisar los procesos de certificación que lleven a cabo las Divisiones de la Dirección…' (Capítulo V puntos 147.1° y 147.4° del MAO65), por lo que resultaba evidente y corroborado que, en relación al proceso de certificar y habilitación de la aeronave LV-WEG, Wenk, no había impartido las órdenes necesarias ni supervisó que su certificación hubiese sido adecuada al resaltar que la carencia de la alarma lujmínica (luz ámbar) en dicho avión así lo evidencia. Señaló que era una función del Director de Certificación el '…Avalar con su firma los Certificados Tipo…' y el '…Revocar o suspender Certificados… que hubiera otorgado o proponer la cancelación de los mismos...' (Capítulo V puntos 148.3° y 148.6° del MA065) y apuntó que, no sólo se había emitido una certificación ilegal, sino que fue él quien la había concedido al afirmar que los DC9- 32 de Austral cumplían con la Parte 25 del DNAR (ver CT AV-9301 del 16 de diciembre de 1994). Destacó que habiendo sido alertado sobre las graves faltas cometidas mediante las modificaciones efectuadas sobre el fax 230/98 suscripto por el nombrado, es que, en lugar de reconocer su responsabilidad, pretendió amoldar la realidad mediante la firma de un nuevo Certificado Tipo. Aquél que, celebró en febrero de 1999, y muy distinto en su contenido al emitido cuatro años antes, dado que, ahora aseveraba que los modelos DC9-32 cumplimentaban las CAR4b. Aquellas normas que, al no exigir la luz ámbar, permitían a los miembros

de la DNA armar esa estrategia defensiva que habría de asegurarles su impunidad".

Respecto del fallecido Juan Manuel Baigorria manifestó que "(l)*as funciones descriptas, las dependencias analizadas y todas la fallas e irregularidades detectadas en su cumplimiento conducían al más alto puesto jerárquico de la D.N.A., su Dirección Nacional, y señaló que esa dirección había estado a cargo, durante los años '90, del Brigadier Juan Manuel Baigorria y en él se concentraban todas las atribuciones conferidas a la D.N.A. Por tales razones aseveró que el Director Nacional del citado organismo militar tenía como principal misión la de '…Establecer los cursos de acción necesarios para cumplir con la Misión del Organismo, administrando el personal y los recursos asignados a fin de lograr la máxima eficiencia en el desarrollo de las tareas…' (Capítulo V.107.1° del MAO65).* […] *Explicó la querella que la habilitación del LV-WEG concedida por el imputado incumplía la reglamentación vigente, pues fue éste quien había autorizado la operación por parte de Austral de la citada aeronave (Disposiciones 345/93 y 243/94, obrantes a fs. 48 y 19/20, respectivamente del legajo de la aeronave LV-WEG). Resaltó también que, tal señalamiento, se transformaba en la evidencia más clara e indiscutible de que desde siempre se supo que aquel avión había sido ilegítimamente habilitado, con la emisión de un certificado cuya validez jamás se canceló y, así, permitió que emprendiera aquel vuelo 2553* […]".

En cuanto a Carlos Adrián Carmenini el acusador privado afirmó que "(n)*o efectuó inspección alguna para asegurar la aeronavegabilidad de la flota de Austral y si lo hizo , no había realizado ninguna acción destinada a corregir una falla semejante, como la que debió ser detectada.* [Que si bien] *para diciembre de 1993,* […] *no era aún Jefe de la División cuya titularidad asumiera unos meses más tarde, sí se desempeñaba como '…Inspector de Aeronaves de la División Transporte Aéreo Regular y se lo facultó para que en ausencia del Director Accidental pudiera dar curso a los trámites de la Dirección en lo que a la División de Aviación de Transporte Aéreo Regular competía…' (fs. 2083 vta.) y para ese entonces no sólo estaba encargado de efectuar inspecciones a las aeronaves para certificar una permanente aeronavegabilidad, sino que incluso ya se le asignaban funciones del cargo que ocuparía meses después. Por eso quedaba claro el reproche que merecía Carmenini, dado que no había controlado el avión siniestrado, ni detectado la falla que en él había, y mucho menos se preocupó en subsanar dicha falencia, por lo que incumplió cada una de las funciones asignadas, todo lo cual desembocó en el siniestro investigado".*

Respecto de Norberto Alfredo Sotelo Ossa "(e)*xplicó la querella que la División a su cargo era la Dirección de Aviación de Transporte, cuya titularidad ejercía desde 1993.* […] *Que sus funciones incluían la de revisar periódicamente el estado de aeronavegabilidad de los aviones, de las distintas explotadoras que operaban en la Nación e impartir las directivas necesarias*

relacionadas con la aplicación del DAR, programar inspecciones, aprobar las Listas de Equipamientos Mínimos, etc. (Capítulo IV.77 y Capítulo V.171 del MAO65). Sin embargo Sotelo Ossa no había advertido que varios de los aviones que componían la flota de Austral, entre ellos el LV-WEG, lejos estaba de los estándares de seguridad y confiabilidad requeridos. Afirmó que el imputado nunca había hecho inspección alguna sobre el particular o, de haberlo hecho así, ninguna advertencia efectuó acerca de la carencia, en aquellas aeronaves, de la luz de precaución PITOT/STALL HEATER OFF; ni durante las inspecciones que debió realizar u ordenar, ni tampoco al momento de aprobar la Lista de Equipamiento Mínimo del DC-9-30, pues aquella vigente hacia el año 1997, identificada con el nro. 4, fue avalada por el nombrado Sotelo Ossa. Y aclaró la querella que era una MEL que específicamente, y en orden a los equipos de protección ante hielo o lluvia (Ice and rain Protección), demostraba que aquella alarma no se encontraba instalada en el avión LV-WEG, como así tampoco en otros seis del mismo modelo (ver p. 30-10 de la MEL aprobada el 1° de agosto de 1997 por Norberto Sotelo Ossa, reservada en Secretaría). Afirmó entonces que no existía excusa alguna que pudiera justificar, ya no que aquella omisión fuera detectada en una inspección, sino que frente al abierto reconocimiento que se efectuaba en la MEL, ninguna acción había sido adoptada por el imputado cuando la carencia de tal sistema exigido por el DNAR25.1326, ponía en evidencia la falta de seguridad de la aeronave por lo que tal desaprensiva actitud merecía, a

la luz de los sucesos acaecidos en octubre de 1997, su consecuente reproche punitivo".

En relación con el imputado Carlos Horacio González, la querella sostuvo que "[su] *tarea era la de '… Habilitar y fiscalizar las empresas destinadas a Transporte Aéreo y Trabajo Aéreo en todos los alcances que establece el Código aeronáutico fijando las normas operativas y administrativas que regulen la operación aérea de las mismas; otorgar las licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas civiles…' (art. 38 del MF del CRA). Destacó que entre sus funciones específicas según el art. 39 estaban la realización de evaluaciones teórico prácticas al personal aeronavegante para el otorgamiento del Documento de Idoneidad Aeronáutica, y el otorgar licencias, habilitaciones y certificados de competencia al personal con funciones aeronáuticas. Por lo que debía fiscalizar la formación, capacitación y adiestramiento de los tripulaciones y operaciones de vuelo de las Líneas Aéreas nacionales, lo que implicaba el supervisar los programas teóricos prácticos de instrucción del personal navegante, amén de fijar los requisitos para la habilitación de pilotos, instructores e inspectores reconocidos, la aprobación de simuladores y la aprobación, certificación y el posterior control de las especificaciones operativas de los operadores, de conformidad con las normas rectoras la actividad aérea (ver art. 39, puntos 3,6,8,12,15 y16 y art. 92.1 del MF del CRA). Resaltó que esas normas exigían, por un lado, instructores debidamente habilitados*

para el entrenamiento de los pilotos y además requerían que la tripulación de una aeronave concurriera dos veces por año, y con un lapso temporal suficiente entre cada una de ellas, a un simulador de vuelo para efectuar el recurrent. Y sobre ello aseguró esa acusación que, ni una ni otra función y obligación, habían sido observadas por el procesado González al habilitar como instructor de vuelo a Andrés Arribillaga, sin los requisitos legales para ello (y citó fs. 1853 de estas actuaciones y 60 del legajo de Andrés Arribillaga) y también al otorgar y mantener una dispensa ilegal a la empresa Austral para que ésta enviara a sus pilotos una única vez por año a las prácticas de simulador. En punto a esas cuestiones, arguyó que resultaba evidente que en todo momento el nombrado había obrado en clara violación de las normas que, según su cargo y rol, dentro de la Fuerza Aérea debió observar y hacer observar y había contribuido y alentado al debilitamiento de los pilotos de la empresa AUSTRAL en general y de los pilotos Cécere y Nuñez al brindarle un instructor que nunca debió ser habilitado, por carecer del curso que a tal efecto le era exigido y luego impedir que asistieran al simulador de vuelo las veces que, además de necesarias, se encontraban legalmente estipuladas por lo que los había enviado a la peor de las muertes, junto con el resto de la tripulación y los pasajeros".

Seguidamente la parte privada explicó que "(l)*a Comisión Asesora De Licencias De Funciones Aeronáuticas Civiles (CALFAC) había sido creada por orden interna N° 93/85 del Comando de Regiones Aéreas, su misión era la '…*

evaluación de los requerimientos presentados por los interesados y propuesta consiguiente…', y por Acta N° 19 del 19 de abril de 1994, sus entonces integrantes ([…] Destefanis, Garrido [-fallecido-], *Gerling y Fortuny, habían decidido eximir al solicitante – Andrés Arribillaga- de la constancia de haber aprobado el Curso de Instrucción Reconocida para Instructor de Vuelo y acotó que al tratar la responsabilidad de éste, habían quedado demostradas, las implicancias que tal decisión tenían y cómo ellas habían gravitado en la producción el desastre aéreo del vuelo 2553* […]".

En cuanto a la cuestión de la calificación legal postulada, sostuvo que "(l)*os aquí imputados debían responder por el delito de estrago doloso, en calidad de coautores, previsto y reprimido por el art. 190 del Código Penal, agravado por el tercer párrafo de dicha normativa en razón de haber ocasionado la muerte de la tripulación y pasajeros del avión LVWEG. Sostuvo que, a pesar de los infructuosos y dilatados intentos de las defensas técnicas, se había probado que los procesados habían ejecutado actos e incurrido en omisiones deliberadas, cuya concatenación en el desarrollo de los sucesos explicitados, configuraron el siniestro investigado en autos y que la correcta y adecuada interpretación de las conductas desplegadas por los encartados habían concluido en la aplicación de la figura típica contenida en el art. 190, tercer párrafo del Código Penal*".

IX. Sentado cuanto precede, examinaremos los agravios traídos a estudio de esta Cámara.

Ante todo, corresponde tener presente que los tribunales no están obligados a examinar todas las cuestiones propuestas, ni a considerar los argumentos desarrollados por las partes que, a su criterio, no sean decisivos para la resolución del litigio (Fallos: 294:265; 280:320; 316:2908; 327:3157, entre muchos otros).

Con esos límites, cabe destacar que la querella -conforme surge de la reseña realizada párrafos más arriba- alegó la existencia de diversas causales de nulidad que -según afirmó- tornan inválido el pronunciamiento puesto en crisis.

Por lo tanto, vale recordar, una vez más, que el instituto de las nulidades procesales tiene por objeto resguardar el debido proceso y la defensa en juicio. Por ello, sólo cuando la actividad procesal perjudique la función de tutela de los intereses comprometidos en el proceso, por haberse configurado una irregularidad que afecte el ejercicio de la defensa, un presupuesto procesal o el equilibrio entre las partes resultante del principio de igualdad y del contradictorio, debe ser invalidada, privándosela de eficacia.

Según señala el profesor Julio B. J. Maier, *"(l)a nulidad, comprendida como ultima ratio de la reacción procesal frente al defecto, es, tan sólo, una excepción, algo así como una decisión rara en el procedimiento, para cuando no haya forma de reparar el daño causado con el incumplimiento formal" ("El incumplimiento de las formas procesales"* en NDP, 2000-B, Editorial del Puerto, Buenos Aires, p. 813).

Es por ello que las nulidades procesales son de interpretación restrictiva, siendo condición esencial, para que puedan declararse, que la ley prevea expresamente esa sanción, que quien la pida tenga interés jurídico en la nulidad y que no la haya consentido expresa o tácitamente. De esta forma, resulta indiferente para una eventual declaración de nulidad la naturaleza de ésta, expresa, genérica, virtual o desde otro análisis absoluta o relativa, ya que los principios de conservación y trascendencia impiden la aplicación de esa sanción si el acto atacado logró su finalidad, y si no se verifica un perjuicio que deba ser reparado.

Paralelamente, es importante rememorar que para declarar la nulidad de un acto procesal es necesario cumplir con ciertas exigencias, entre las que hay que subrayar la demostración -por parte de quien la alega- del perjuicio real y concreto que le produce el acto viciado (limitación de un derecho vinculado al buen orden del proceso), y del interés o provecho que le acarrearía tal declaración. Generalmente se analizan indistintamente estos dos aspectos bajo el rótulo del "principio de interés".

Ahora bien, estas exigencias o requisitos adquieren especial importancia en dos casos: con relación a las nulidades absolutas y respecto de las nulidades enunciadas taxativamente por la ley y, en este sentido, debemos memorar que son numerosos los precedentes de esta Cámara de los cuales se desprende que las nulidades, aún aquellas declarables de oficio, no pueden invocarse en el

sólo beneficio de la ley, sin consideración a sus efectos en el proceso. No basta con verificar la existencia de una nulidad aunque esté especialmente prevista por la ley, pues si no existe perjuicio concreto se decretaría la nulidad de un acto por una cuestión absolutamente formal.

Advertimos que tal posición ha sido mantenida por la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos a través de la doctrina del *harmless error*, aplicable cuando se produce una irregularidad esencial en el proceso pero que, en definitiva, no causa perjuicio alguno. Y -reiteramos- todo ello es así porque la nulidad (como instituto) se vincula estrechamente con el derecho de defensa, y si el vicio invocado no priva a la parte de su ejercicio -es decir que no afecta la garantía en cuestión-, el pedido de nulidad debe ser rechazado por no configurarse ni perjuicio ni interés. Nosotros participamos de aquella opinión que ve en los requisitos de los actos procesales un modo de salvaguardar el ejercicio del derecho de defensa. Si el acto irregular, pese a la irregularidad, no afecta ese derecho, no hay interés en la nulidad.

En el sentido expuesto, el más alto Tribunal ha señalado que "(l)*a nulidad procesal requiere un perjuicio concreto para alguna de las partes, porque cuando se adopta en el solo interés formal de cumplimiento de la ley, importa un manifiesto exceso ritual no compatible con el buen servicio de justicia"* (*in re* "Castro Roberts, Oscar Alberto s/robo de automotor en concurso real con tentativa de robo" -causa n° 8786-, rta. el 15/11/88,

C.S.J.N. Fallos 295:961; 298:312). El criterio contrario atentaría contra el principio de trascendencia de los actos e implicaría el dictado de la nulidad por la nulidad misma, lo cual resulta inaceptable en el ámbito del derecho procesal (Fallos 320:1611).

X. Desarrollada la base jurisprudencial y doctrinaria en los términos que anteceden, comenzaremos por abordar el primer conjunto de las nulidades planteado por la parte impugnadora.

X.a. Así, en primer lugar, analizaremos los agravios relacionados con la integración del tribunal de juicio.

La parte recurrente sostuvo la nulidad de la sentencia por la aceptación de la renuncia del doctor Martínez Sobrino y la circunstancia de que, al momento de dar a conocer los fundamentos del pronunciamiento, el tribunal estuviera integrado por dos jueces lo que, a su entender, incumplió lo previsto en el art. 32 del CPPN, incisos a y b.

A la par, cuestionó la forma en que el fallo fue redactado porque no permitió a la parte impugnante determinar el orden de la votación ni identificar los argumentos de cada juez.

A su vez, puso en entredicho que el art. 16 de la Ley 24018 resulte aplicable al caso.

Comenzaremos, pues, por señalar que el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 5 dictó el veredicto el 23 de diciembre de 2021 y dio a conocer los fundamentos de su decisión el 25 de marzo de 2022.

El juez cuya ausencia la parte recurrente alegó como causal de nulidad de la sentencia, José Valentín Martínez Sobrino, presidió el tribunal de juicio y rubricó el veredicto resuelto, no así los fundamentos de la sentencia, la que -si bien participó de la deliberación- no suscribió por haber cesado en su condición de juez el 6 de enero de 2022, al alcanzar los 75 años de edad.

Así las cosas, se observa que la decisión que se impugna fue adoptada por el voto conjunto de los tres magistrados que realizaron el debate en el presente proceso, integrantes del tribunal de juicio, los jueces José Valentín Martínez Sobrino, Daniel Horacio Obligado y la jueza Adriana Palliotti, de modo tal que no se constata vulneración alguna de la normativa procesal invocada por la querella (cf. arts. 32, inc. "III", y 396 del CPPN).

Por su parte, observamos que la circunstancia que la sentencia recurrida se sustente en sufragios emitidos de manera conjunta se adecúa a las previsiones del art. 398 del CPPN que, en su segundo párrafo, prevé: "*(L)os jueces emitirán su voto motivado sobre cada una de* [las cuestiones que hubieran sido objeto del juicio] *en forma conjunta o en el orden que resulte de un sorteo que se hará en cada caso*".

A mayor abundamiento, notamos que la votación conjunta aludida se basó en la unanimidad arribada por el tribunal sentenciador durante la deliberación, por lo que la decisión cuestionada permitió a la querella conocer cabalmente la opinión de los magistrados intervinientes e identificar, así, los argumentos que la motivaron.

Así las cosas, no se observa que la estructura de la sentencia bajo la cual el tribunal dio a conocer sus fundamentos haya ocasionado perjuicio alguno a la parte impugnadora, habida cuenta de que no se trata de que ésta no pudo conocer los argumentos que motivaron la decisión adoptada el 23 de diciembre de 2021 ni quiénes los sostuvieron, como alega, ni tampoco que la falta de precisión del orden de prelación de los sufragios no se encuentre suplida por la existencia de unanimidad -votos concurrentes y conjuntos- en la solución adoptada.

Por otro lado, en cuanto refiere a los cuestionamientos a la intervención del magistrado Martínez Sobrino en el presente proceso, recordaremos que el argumento central de la parte recurrente es que, desde el momento en que la renuncia del nombrado al cargo de juez de cámara del Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 6 fue aceptada por el Poder Ejecutivo Nacional, el 5 de marzo de 2020, se tornó inválida su convocatoria para continuar en el conocimiento y tramitación de causas y, en particular, de la presente.

Al respecto, hizo mención al art. 167 del código de rito en materia penal y afirmó que "*(p)ara constituirse en un acto válido, el Dr. Martínez Sobrino oportunamente debió ser reemplazado por el juez sustituto, el Dr. Enrique Méndez Signori, quien, tal como surge de las constancias del debate, estuvo presente en ese carácter durante todo el desarrollo del mismo y se encontraba habilitado para emitir su voto y para suscribir el*

decisorio en razón de lo establecido por el artículo 365 del C.P.P.N.".

Sin embargo, tal como señala la recurrente, mediante resolución 59/20 dictada en el marco del Expte. S.G. N° 186/94, el 6 de marzo de 2020, el Tribunal de Superintendencia de esta Cámara resolvió: "(***C***)***ONVOCAR,*** *conforme a la ley vigente a la fecha, a los señores jueces José V. Martínez Sobrino y Julio Panelo, a los fines de continuar en el conocimiento y tramitación de aquellas causas en las que hubieren iniciado la audiencia de debate oral y público prevista en el artículo 359 del C.P.P.N., en procura de asegurar la mejor y más eficiente prestación de justicia (Ley 24.018, artículo 16)"* (el destacado pertenece al original).

Para decidir de ese modo, el citado Tribunal consideró las particularidades informadas y resolvió de conformidad con el art. 16 de la Ley 24018, vigente al momento de la decisión, y lo que preceptúa la Ley 27439.

En efecto, el art. 7° de la última de las normas aludidas reza que "(*I*)*nformada la existencia de una vacante en los términos de los artículos 2°* [vacancia en primera instancia], *3°* [en tribunales orales en lo criminal federal y penal económico], *4°* [tribunales orales en lo criminal y de menores] *y 6°* [Cámara Nacional Electoral de esta Ciudad] *de la presente, la Cámara Federal o Nacional que por jurisdicción corresponda, procederá a desinsacular al subrogante mediante sorteo público a los efectos de proceder a la cobertura del cargo. El subrogante desinsaculado podrá, en el plazo de*

cinco (5) días de notificada su designación, excusarse de cubrir el cargo fundado en la existencia de motivos que importen un grave perjuicio al normal desarrollo de la actividad del Juzgado o Tribunal. La Cámara Federal o Nacional competente, en el plazo de cinco (5) días, resolverá la cuestión rechazando o aceptando la excusación, en cuyo caso procederá a desinsacular un nuevo magistrado subrogante. Una vez cumplimentado el orden de prelación establecido en los artículos 2°, 3° y 4° de la presente, las cámaras de apelaciones podrán convocar a: a) Jueces titulares designados por el Poder Ejecutivo nacional, con acuerdo del Honorable Senado de la Nación, que no hubiesen sido puestos en funciones por resultar integrantes de un tribunal o juzgado no habilitado y que tengan competencia material afín; ***b) Magistrados jubilados en los términos del artículo 16 de la ley 24.018 y sus modificatorias, que no hubieran alcanzado la edad de setenta y cinco (75) años".*** (El destacado nos pertenece).

En definitiva, esta Cámara dispuso convocar al juez jubilado Martínez Sobrino para continuar en el conocimiento de estos actuados -debate iniciado el 26 de marzo de 2019-, circunstancia que cesó por imperio del art. 99, inciso 4, tercer párrafo, de la Constitución Nacional. Esto fue, el 6 de enero de 2022, es decir, cuando el debate ya había concluido.

De ese modo, si bien asiste razón a la parte en cuanto postula que al momento de la firma de los fundamentos de la sentencia no resultaba aplicable el art. 16 de la Ley 24018, por cuanto éste fue derogado por la

Ley 27546, sancionada el 12 de marzo 2020, aquella norma sí se hallaba vigente en el momento en que fue invocada por el Tribunal de Superintendencia de esta Cámara al resolver la continuidad en el cargo del magistrado jubilado. A más de ello, aún si se diera lugar al escenario que plantea la recurrente, es decir, que la norma cuestionada no resultara aplicable al caso, tampoco se demuestra una alteración de la vigencia del plazo de duración del mandato judicial (75 años sin nuevo acuerdo del Senado y nombramiento en el cargo del Presidente de la Nación), circunstancias que también fueron consideradas por la alzada en su designación, ello con el objeto de acompañar la realidad de las exigencias que el cargo de juez importa.

Por consiguiente, al contrario de lo aseverado por la parte recurrente, la intervención del magistrado Martínez Sobrino en el presente proceso transcurrió de conformidad con el ordenamiento legal aplicable al caso y no importó, por lo tanto, afectación alguna a la garantía del juez natural (cf. art. 18 de la CN).

Por último, habiendo comprobado la validez de la intervención en el presente proceso del magistrado jubilado Martínez Sobrino hasta cumplir sus 75 años de edad, respecto del agravio dirigido contra la falta de rúbrica de los fundamentos de la sentencia por parte del nombrado, hemos de hacer notar que el art. 399, segundo párrafo, del CPPN establece que "*(s)i uno de los jueces no pudiera suscribir la sentencia por impedimento ulterior a*

la deliberación, esto se hará constar y aquella valdrá sin esa firma".

En ese sentido, cabe destacar que, en la nota firmada por el Sr. Secretario a continuación de los fundamentos, se dejó constancia de que *"(e)l Dr. José Valentín Martínez Sobrino ha participado en todas las deliberaciones pero no suscribe la presente por haber alcanzado el 6 de enero pasado los setenta y cinco años de edad"*.

Por ende, nuevamente aquí constatamos que el tribunal sentenciador adecuó su proceder en un todo al ordenamiento procesal aplicable al caso, así como también que la circunstancia indicada por la parte recurrente como una pretendida causal de nulidad, muy por el contrario, determina la validez del acto procesal atacado por cuanto el art. 399, segundo párrafo, del CPPN así lo prescribe.

En suma, con base en las consideraciones que anteceden, entendemos que los agravios introducidos por la querella no logran derribar la legitimidad de la sentencia recurrida, en tanto la parte aludida no logra demostrar el perjuicio producido ni la ilegitimidad del accionar que denuncia.

Por lo demás, se advierte que la recurrente no precisa, ni desarrolla en el recurso en examen, cuál es el vicio en concreto en que sustenta los pedidos nulificantes.

Así, la antigua máxima *pas de nullité sans grief* significa que las nulidades no tienen por finalidad satisfacer caprichos formales, sino superar desviaciones

trascendentales del proceso, que impliquen la afectación de garantías.

Por lo tanto, se recuerda, una vez más, que no procede la nulidad por la nulidad misma. En este sentido el recurrente tiene el deber de explicitar el perjuicio y el interés que invoque (arts. 169 y ccds. del CPPN).

De allí que las nulidades intentadas con base en la actuación como juez del doctor Martínez Sobrino no revelan deficiencia alguna que le haya impedido concretamente a la parte ejercer correctamente la defensa de sus intereses particulares ni, tampoco, la recurrente demuestra irregularidad alguna que vulnere su derecho de tutela judicial efectiva.

Por todo lo expuesto y habida cuenta de que la provisionalidad de la subrogancia puesta en crisis por la recurrente no significó alteración alguna del régimen de garantías para el buen desempeño del juzgador y la salvaguarda de los propios justiciables, votamos por rechazar el recurso de casación con relación a los agravios aquí tratados.

X.b. En segundo lugar, abordaremos los cuestionamientos vinculados con la alegada omisión de tratar los recursos de casación interpuestos por la querella el 8 de febrero y el 6 de agosto de 2021. Las piezas impugnativas aludidas se dirigieron, respectivamente, contra la decisión que determinó el contenido y el alcance a otorgar a la declaración testifical brindada por Alejandro López Camelo durante la audiencia del 22 de diciembre de 2020 y aquella mediante

la cual se desistió de citar a brindar declaración testifical a los integrantes de la CIADA y a Enrique Piñeyro, en oportunidad de la audiencia celebrada el 13 de julio de 2021.

A fin de examinar el presente agravio, destacaremos que, conforme se desprende de las respectivas actas de debate, el día 22 de diciembre de 2020 *"(S)e continuó con la declaración testimonial de Alejandro Juan López Camelo"*, si bien luego *"(S)e suspendió la audiencia por problemas de conexión del doctor José Valentín Martínez Sobrino, por lo que tomó la palabra el doctor Obligado, y dispuso un cuarto intermedio hasta el día 29 del mes de diciembre del año 2020"*.

En dicha fecha, *"(E)l señor Presidente leyó un informe sobre testigos no ubicados y fallecidos y dio el cronograma de testimoniales para el mes de febrero de 2021. Luego de ello, el Sr. Presidente dispuso un cuarto intermedio hasta el día 9 de febrero de 2021"*.

A su vez, en la audiencia llevada a cabo el aludido 9 de febrero de 2021, *"(d)eclaró el testigo Alejandro Juan López Camelo* […] *Luego de ello, el Sr. Presidente dispuso un cuarto intermedio hasta el día 25 de febrero de 2021"*, sin que en dicha fecha continuara la declaración del nombrado, sino que se prosiguió con la deposición de Jorge Roberto Maggi y César Ramón Massola.

Sin embargo, el 8 de febrero de 2021, es decir, un día antes de la última de las audiencias aludidas, la querella interpuso recurso de casación contra la resolución *"(d)e fecha 22 de diciembre de 2020 y que* […]

fuera notificada en la audiencia celebrada en la misma fecha”.

Hemos de señalar -a mero título indicativo, es decir, sin realizar mérito alguno sobre la mentada pieza recursiva- que, según la querella precisó, *“(l)a resolución en crisis tuvo por finalidad resolver los planteos articulados por las defensas en orden al alcance de la declaración testimonial del señor Alejandro López Camelo en el marco del presente debate oral y público, respecto a que dicha declaración debía referir sólo a los hechos de su conocimiento y no ahondar sobre cuestiones de índole técnica so pretexto que por su calidad de testigo se encuentra impedido para brindar testimonio sobre tales aspectos, especialmente en relación a los tópicos de la pericia oportunamente producida durante esta etapa”.*

Conforme surge del Sistema Informático Lex100, en los sucesivos despachos emitidos por el tribunal de juicio, esto es, aquellos de fecha 6 de mayo de 2021; 2, 4, 7 y 10 de junio de 2021; 5, 8 y 14 de julio de 2021; y 2 de agosto de 2021, ninguna tesitura se adoptó respecto del recurso de casación interpuesto por la parte querellante.

Posteriormente, el 5 de agosto de 2021, la acusadora particular interpuso un nuevo recurso de casación, esta vez contra la decisión adoptada en la audiencia celebrada el 13 de julio de 2021.

Fue entonces que el tribunal de juicio, mediante el auto dictado el 17 de agosto de 2021, se abocó a resolver *“(l)o postulado por la querella en su*



presentación de fecha 5 de agosto de 2021 y otras cuestiones pendientes en los autos n°1821 y sus acumuladas del registro de [ese] *Tribunal Oral en lo Criminal Federal n°5".*

En dicha oportunidad, indicó que *"(E)n la audiencia del día 13 de julio próximo pasado,* [ese] *Tribunal resolvió no aceptar la propuesta realizada por la Sra. magistrada de la República Oriental del Uruguay, Dra. Bonet, por resultar impracticable teniendo en cuenta los motivos señalados oportunamente por el Tribunal e incorporar las declaraciones brindadas en la etapa instructoria de los integrantes de la CIADA y del testigo Enrique Piñeyro conforme lo dispuesto en el art. 391, inciso 3° del Código Procesal Penal de la Nación".*

Reseñó que *"(E)n razón de ello, la querella, con fecha 5 de agosto de 2021, interpuso por escrito un recurso de casación contra lo resuelto por el Tribunal por los argumentos brindados en dicha presentación agregada al sistema Lex 100, solicitando se conceda la medida recursiva con efecto suspensivo en los términos del art. 442 del Código Procesal Penal de la Nación".*

Meritó que *"(e)n punto a resolver la cuestión, cabe señalar, que la claridad y límites que fija el texto del artículo 440 del Código Procesal Penal de la Nación impide que este Tribunal le otorgue a la querella el alcance que pretende en su presentación escrita efectuada con fecha 5 de agosto de 2021".*

Concluyó que, por consiguiente, *"(s)e tiene presente el recurso allí articulado y se lo resolverá en*

tiempo oportuno" y, en definitiva, resolvió "*(I). Tener presente para su oportunidad el recurso de casación interpuesto por la querella el día 5 de agosto pasado".*

Ulteriormente, tanto el veredicto, de fecha 23 de diciembre de 2021, como sus fundamentos, de fecha 25 de marzo de 2022, dispusieron, en su punto XLIV, "*(T)ener presente, se reitera, los recursos de casación articulados y reservas efectuadas por las partes durante el debate".*

Pues, bien, de la reseña que antecede, observamos que la cuestión planteada por la querella queda sujeta a la normativa prevista por el art. 440 del CPPN, en línea con lo manifestado por el tribunal de juicio al dictar el auto de fecha 17 de agosto de 2021.

En efecto, cabe recordar que el mentado art. 440 del CPPN establece que "*(D)urante el juicio sólo se podrá deducir reposición, la que será resuelta en la etapa preliminar, sin trámite; en el debate, sin suspender la sentencia, siempre que se haya hecho expresa reserva inmediatamente después del proveído. Cuando la sentencia sea irrecurrible, también lo será la resolución impugnada".*

Complementariamente, resulta insoslayable que la parte impugnadora no ha aportado argumentos atendibles para acreditar el perjuicio concreto que el proceder del tribunal *a quo* le habría acarreado, toda vez que la valoración de la declaración de López Camelo -como se verá más adelante- no fue determinante para arribar a la solución cuestionada, al tiempo que la decisión de dejar sin efecto la citación de los expertos de la CIADA se

mostró conforme con las excepciones previstas por el art. 391, inc. 3°, del CPPN y además el tribunal sentenciador, para resolver, contó con las declaraciones de los nombrados durante la etapa de instrucción -incorporadas por lectura al debate- y la valoración que los peritos intervinientes en la confección del informe técnico comparativo realizaron sobre el Informe Final de la CIADA.

Es entonces que, sin perjuicio del deber de observar las previsiones del art. 464 del CPPN, la parte querellante no logra acreditar que el proceder del tribunal *a quo* que cuestiona haya sido contrario a la normativa procesal aplicable al caso ni que le haya ocasionado perjuicio concreto alguno que amerite la tesitura nulificante que pretende.

X.c. En tercer lugar, abordaremos las críticas que la parte impugnadora orientó contra el cronograma fijado por el tribunal de juicio y la denegatoria de la réplica prevista en el art. 393 del CPPN.

Conforme surge del Sistema Informático de Gestión Lex100, el tribunal *a quo*, en fecha 16 de julio de 2021, dispuso que la querella comenzaría con su alegato de clausura en la audiencia a llevarse a cabo el 12 de agosto de 2021 y podría continuarlo en las audiencias del 17 y 19 de ese mismo mes y año, decisión que fue notificada a la parte querellante en esa misma fecha.

Sin embargo, de las actas de debate, se desprende que el alegato de la querella comenzó el 19 de agosto de 2021, continuando luego en las audiencias de los

días 24, 26 y 31 de ese mismo mes y año, para finalmente concluir el 2 de septiembre de 2021.

Por su parte, observamos que el auto dictado por el tribunal de juicio en fecha 17 de agosto de 2021, en su punto dispositivo "III", decidió: "*(P)oner a disposición de las partes las desgrabaciones realizadas por los taquígrafos hasta el momento y las que vayan presentando, como así también los videos de la totalidad de las audiencias*".

De modo tal que, si bien es cierto que la parte querellante contó con las transcripciones taquigráficas del debate con poca antelación al inicio de su alegato de clausura (esto es, tan solo con un día hábil de anticipación), también resulta insoslayable que -conforme surge del propio recurso bajo análisis- el tribunal puso a disposición de las partes, desde la apertura del debate, las grabaciones de las audiencias, además de que luego, en oportunidad de cumplir con las previsiones del art. 393 del CPPN, se brindó a la acusación particular la posibilidad de exponer durante cinco audiencias, en el transcurso de más de un mes calendario, más allá de lo originalmente dispuesto por el tribunal en el cronograma del juicio prefijado.

La circunstancia señalada, aunada a que la parte querellante participó de todas las audiencias del debate desde su apertura el 26 de marzo de 2019, evidencian que ella contó con posibilidades materiales suficientes para el cabal y efectivo ejercicio de su derecho de defensa,



sin que logre acreditar cercenamiento alguno en ese sentido.

Por último, acerca del derecho a réplica, señalaremos que el art. 393, 4° y 5° párrafo, del CPPN establece: *"(S)ólo el ministerio público fiscal, la parte querellante y el defensor del imputado podrán replicar, correspondiendo al tercero la última palabra. La réplica deberá limitarse a la refutación de los argumentos adversos que antes no hubieran sido discutidos".*

En concreto, según surge de la compulsa del expediente digital, la parte querellante solicitó ejercer el derecho a réplica mediante la presentación agregada el 19 de noviembre de 2021.

En apoyo de su petición, argumentó que el Dr. Negri discurrió *"(s)obre la diferencia entre accionistas y directivos de la empresa Austral como argumento de defensa de su pupilo procesal, corriendo el velo societario que nunca antes había sido abordado en la etapa de los alegatos"*; que el Dr. Sandro realizó *"(a)firmaciones acerca de maniobras durante la etapa de la instrucción preparatoria por quienes actúan desde las sombras -sin aclarar sobre el particular-y mencionó específicamente al testigo López Camelo"*; que el Dr. Jáuregui mencionó *"(u)na supuesta e inédita carta de lectores en el diario ´La Nación´ referida al caso que nos ocupa"*; que el Dr. Rodríguez dijo que *"(d)etrás de este caso hay intereses políticos haciendo expresa mención a que en las presentes actuaciones ha habido una intromisión del poder político"*; que el Dr. Villa manifestó que *"(e)l alegato de la*

querella fue un alegato político”; que el Dr. Miño expresó que *“(e)l informe de la CIADA es falso”*; y que el Dr. Vidal introdujo la cuestión de *“(e)ndilgar a los letrados de la querella ser letrados en causa propia –cuestión que además de no haber sido planteada con anterioridad es incorrecta y errónea”*.

Por su parte, del acta de debate correspondiente al 2 de diciembre de 2021 se aprecia que el *“(s)eñor presidente dio lectura a una resolución del Tribunal en donde los señores jueces entendieron, que no se han observado en sus respectivas intervenciones en la discusión final que los señores defensores de la totalidad de los aquí imputados hayan introducido para rebatir las imputaciones realizadas por la querella en su alegato razonamientos o argumentos que en el presente puedan ser calificados como novedosos o sorpresivos y que ahora permitan a la contraparte un nuevo responde”*.

Así, pues, del contraste entre la petición de ejercer el derecho a réplica formulada por la parte querellante y la contestación que recibió de parte del tribunal *a quo*, se advierte que la solicitud recibió oportuna respuesta jurisdiccional, la cual se basó en las circunstancias constatadas en el devenir del presente proceso y en la normativa procesal aplicable.

Como contracara, la parte impugnadora se limitó a agraviarse de que la denegatoria del ejercicio de la réplica le habría significado la afectación de su derecho de defensa y del debido proceso legal, mas no sustentó

dicha postura en razón alguna, déficit argumental que sella el rechazo de su planteo.

X.d. En cuarto lugar, examinaremos el agravio relacionado con el alegado prejuzgamiento en que dos de los integrantes del tribunal sentenciador -la magistrada Adriana Palliotti y el magistrado José Valentín Martínez Sobrino- habrían incurrido durante las audiencias del debate.

Comenzaremos por indicar que los planteos de la parte recurrente no son novedosos, sino que ya han sido planteados durante la etapa de juicio.

En efecto, la querella solicitó la recusación de la jueza Adriana Paliotti mediante el escrito agregado el 13 de noviembre de 2020.

Consecuentemente, el 26 de noviembre de 2020, el tribunal de juicio -integrado en dicha oportunidad exclusivamente por los magistrados Obligado y Martínez Sobrino- rechazó *in limine* el planteo de recusación efectuado por los apoderados de la querella.

Para así decidir, tomó en consideración que la acusación particular planteó la recusación "*(p)or entender que, en la audiencia del día 10 de noviembre pasado, en la oportunidad en la que se encontraba* declara[n]do *el testigo Alejandro Jorge Botana, la Sra. Magistrada había tomado posición en forma anticipada -prejuzgamiento- sobre uno de los hechos controvertidos en el debate, al haber hecho un movimiento con la cabeza en oportunidad en la que se le estaba realizando una pregunta al testigo, movimiento el cual los querellantes catalogaron de*

negación enfática con movimiento de cabeza”, que a su vez *“(s)eñalaron que ´hubo que observar con detenimiento todo el desarrollo de la audiencia y en varias oportunidades a los fines de verificar el irregular comportamiento en el marco de la declaración testimonial del Comandante Alejandro Jorge Botana´”* y que hicieron referencia *“(a) lo declarado por el testigo Sergio Ariel Basteiro, quien al finalizar su declaración sugirió al Tribunal buscar una alternativa para que los declarantes no tuvieran que ver las caras de las partes mientras declaran, ya que manifestó haberse sentido incomodado por gestos de las partes durante su declaración”.*

Es decir, hasta aquí se aprecia que el cuestionamiento de la querella, en aquella oportunidad, fue sustancialmente análogo al intentado ahora mediante su recurso de casación.

En aquella ocasión, el tribunal *a quo* meritó que *“(l)a recusación solicitada no encuentra recibo en ninguno de los supuestos que taxativamente prevé el art. 55 del Código Procesal Penal de la Nación –por remisión del art. 58–, ni tampoco encuentra sustento en alguna circunstancia que –fundadamente– pueda dar lugar a una concreta afectación de la garantía de imparcialidad”.*

En lo aquí pertinente, sostuvo que *“(t)ras una reiterada lectura del escrito de recusación presentado por los letrados querellantes y de observar con detenimiento el fragmento del video correspondiente a la audiencia del día 10 de noviembre pasado, lo señalado por la querella no es más que una mera inferencia sobre un gesto y no sobre*

una opinión ni una palabra de parte de la Dra. Palliotti, cuyo movimiento de cabeza, que habría coincidido con la pregunta aludida, pudo deberse a múltiples razones, aún vinculadas con la marcha de la audiencia, pero en modo alguno, por su obvia ambigüedad e indefinición, puede resultar idóneo para separar a un juez natural del conocimiento de un proceso en el que interviene".

De lo hasta aquí reseñado, apreciamos que las objeciones de la acusación particular han recibido tempestiva respuesta de parte del tribunal, la que ha sido debidamente fundada. En efecto, mal puede atribuirse a un gesto con la cabeza el significado unívoco que la parte impugnadora pretende.

De otra parte, en lo que refiere al juez Martínez Sobrino, la querella puso en duda su imparcialidad por las manifestaciones realizadas durante la audiencia de debate del 3 de agosto de 2021, las que son sustancialmente similares a las volcadas tan sólo unos días antes, el 13 de julio de 2021, en el auto transcripto en el acápite "c" del presente considerando.

Cabe destacar que, según afirma la propia parte impugnadora en su recurso, sus críticas recibieron oportuna respuesta de parte del magistrado en la audiencia de debate del 5 de agosto de 2021, razón por la que observamos que este segundo planteo no sólo ha sido -también- debidamente rechazado en su oportunidad, sino que además las expresiones del magistrado Martínez Sobrino se insertaron en un contexto de justificada urgencia por parte del tribunal en aras de brindar celeridad al curso

del presente proceso, y ellas fueron proferidas en clara referencia al hecho que lo originó, imponiéndose pues descartar lo planteado por la querella.

Por todo lo hasta aquí expuesto, corresponde rechazar el agravio bajo tratamiento.

X.e. Por último, y previo recordar que esta Cámara revisora no está obligada a tratar todos los agravios planteados por la parte impugnadora, analizaremos los cuestionamientos vinculados con el uso del lenguaje en la sentencia puesta en crisis.

La querella objetó lo que describió como el *"(t)ono disciplinador"* que la sentencia impugnada habría adoptado con relación a la intervención y a la actuación de esa parte durante el presente proceso penal. Atento ello, solicitó que esta Cámara, en tanto superior jerárquico del tribunal *a quo*, imprima *"(s)eparadamente el trámite"* establecido en la Ley 23187.

Sobre el particular, hemos de destacar que la Ley 23187 -invocada por la parte recurrente- fue publicada en el Boletín Oficial el 28 de junio de 1985.

No obstante, con posterioridad, la Constitución Nacional fue reformada en 1994, creándose el Consejo de la Magistratura de la Nación (cf. art. 114 y ss. de la CN), al tiempo que el Congreso de la Nación sancionó la Ley 24937 (B.O.: 06/01/1998), mediante la cual se reguló el funcionamiento del referido órgano.

Al respecto, cabe memorar que esta Cámara ya ha tenido oportunidad de hacer notar que la reforma constitucional del año 1994 otorgó al Consejo de la

Magistratura la potestad de "*(e)jercer facultades disciplinarias sobre magistrados*" (cf. art. 114, inc. 4°, CN), de modo tal que las acusaciones por "mal desempeño" que, en los términos del art. 115 de la CN, se deduzcan contra los jueces de la Nación deben ventilarse ante el órgano que nuestra Carta Magna faculta para ello (cf. causa CFP 9886/2018/TO1/CFC12, "Soto Dávila, Carlos Vicente s/recurso de casación", Sala IV, reg. nro. 1560/24.4, rta. el 13/12/2024, especialmente según surge del voto del magistrado Hornos, págs. 382-384).

En ese sentido, resulta insoslayable que la Ley 24937 -traída a consideración por la parte impugnadora-, en su art. 14, inc. "B", prevé acerca del ejercicio de la potestad disciplinaria que "*(E)l Consejo podrá proceder de oficio o ante denuncia que le efectúen otros órganos del Poder Judicial, magistrados, funcionarios o particulares que acrediten un interés legítimo*".

Por ende, el órgano institucional competente para canalizar los cuestionamientos planteados por la querella es el Consejo de la Magistratura de la Nación, ante quien esa parte podrá presentarse en caso de así considerarlo, respecto de los magistrados que continúan en ejercicio.

X.f. En suma, por las razones hasta aquí expuestas, concluimos que los planteos de nulidad intentados por la parte impugnadora carecen de la fundamentación suficiente con relación a los fines que pretenden, pues -como ha sido demostrado- en ningún caso los acusadores particulares lograron acreditar que el

proceder del tribunal sentenciador les haya ocasionado perjuicio alguno que amerite ser subsanado mediante la declaración de invalidez ensayada.

XI. A continuación, abordaremos el segundo conjunto de nulidades planteado por la parte recurrente, a saber, aquellas relacionadas con la alegada arbitraria valoración de la prueba con base en la cual la sentencia determinó la plataforma fáctica del caso bajo estudio.

XI.a. En primer lugar, resulta menester destacar que, conforme el marco dogmático establecido en el precedente "Casal" (Fallos 328:3399), y tomando especialmente en consideración el límite que tiene la casación sobre aquellas cuestiones observadas por el tribunal de la instancia de juicio -principio de inmediación-, corresponde examinar si la sentencia traída a revisión constituye un acto jurisdiccional válido derivado de la sana crítica racional de la prueba producida, observando las reglas de la lógica, los conocimientos científicos y las máximas de la experiencia o si, por el contrario, representa una conclusión desprovista de fundamentación o con motivación insuficiente o contradictoria (art. 404, inc. 2, del CPPN), tal como afirmó la parte recurrente.

La sana crítica -sistema adoptado por nuestro ordenamiento procesal nacional en el art. 398, párr. 2, del CPPN- implica una valoración crítica y razonada de la prueba acumulada durante el proceso. Conforme indica el profesor Julio B. J. Maier, se le llama al método "sana" crítica o crítica "racional" precisamente por sus

exigencias. En primer término, *"(e)xige la fundamentación o motivación de la decisión, esto es, la expresión de los motivos por los cuales se decide de una u otra manera y, con ello, la mención de los elementos de prueba que fueron tenidos en cuenta para arribar a una decisión y su valoración crítica (exigencia externa). Ella exige también que la valoración crítica de los elementos de prueba sea racional, aspecto que implica demandar que respete las leyes del pensamiento (lógicas) y de la experiencia (leyes de la ciencia natural), y que sea completa, en el doble sentido de fundar todas y cada una de las conclusiones fácticas y de no omitir el análisis de los elementos de prueba incorporados, exigencias con las cuales se pretende lograr que la decisión se baste a sí misma, como explicación de las conclusiones del tribunal (exigencia interna). Precisamente, esas exigencias están íntimamente ligadas al control de la sentencia, por la vía de la casación, y a los límites de ese control"* (cfr. Maier, Julio B. J., Derecho Procesal Penal, Tomo I, Fundamentos, Buenos Aires, Editores del Puerto, 1999, 2ª edición, 1ª reimpresión, p.871).

En línea con lo anterior, dable es señalar que *"(l)as impresiones dejadas por los testigos durante la audiencia de debate en los jueces allí presentes escapan -por falta de inmediación- al control de este Tribunal, y que la fundamentación de una condena con apoyo en la credibilidad de ellos no puede ser objeto de controversia en esta instancia. Sólo es revisable el razonamiento seguido por los jueces para otorgar peso a unas sobre las*

otras y para dar sustento a la imputación final construida a partir de todas las premisas elaboradas. Por ello, no es cuestionable el crédito que otorgó el tribunal a ciertas declaraciones por la contundencia y verosimilitud que los magistrados de juicio apreciaron” (cf. Sala I, causa nro. 8088, “Conzón, Jonathan Iván s/casación”, reg. nro. 10214, rta. el 16/3/07; causa 64/2016/TO1/CFC2, “Jofre Junco, Sergio Martin s/ recurso de casación”, reg. nro. 557/21, rta. el 26/4/21; FSM 38806/2014/TO1/CFC1, “Llave Portuguez, Eulogia s/recurso de casación”, reg. nro. 904/22 rto. el 4/08/22, entre otros).

En ese cometido, cabe recordar la doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación acerca de que es arbitraria la sentencia en la cual la interpretación de la prueba se limita a un análisis parcial y aislado de los elementos de juicio adquiridos durante el proceso, sin integrarlos y armonizarlos debidamente en su conjunto, cuando ello conduce a la omisión valorativa de indicios que pudieron ser decisivos para alcanzar un resultado distinto en el caso (CSJN, Fallos: 308:640, entre otros).

XI.b. Abocados, entonces, a la tarea revisora, hemos de destacar que, si bien los agravios bajo análisis han sido encauzados como planteos de nulidad por arbitrariedad en la valoración de la prueba, ellos se dirigen, en definitiva, a cuestionar que la sentencia recurrida excluyera a las conductas imputadas de la esfera de lo penalmente relevante.

Por lo tanto, de manera liminar, resulta pertinente ponderar la figura legal prevista por el art.



190 del CP, en función de la cual la parte querellante formuló su acusación.

Cabe memorar, pues, que el art. 190 del CP se encuentra incluido dentro del Capítulo II "Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación", del Libro Segundo, Título VIII, "Delitos contra la seguridad común" del CP.

En lo relevante al presente caso, el citado artículo prevé que "*(S)erá reprimido con prisión de dos a ocho años, el que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave. Si el hecho produjere naufragio, varamiento o desastre aéreo, la pena será de seis a quince años de* […] *prisión. Si el hecho* […] *ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de* […] *prisión*".

Así, pues, destacada doctrina ha sostenido que el primer párrafo del art. 190 del CP prevé la figura básica, cuyo tipo objetivo requiere que la conducta del autor consista en "*(e)jecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte referidos. Insiste la doctrina en afirmar que no se castiga, en el tipo penal básico, el daño real ocurrido a la nave. Es más, la acción no debe haber causado el naufragio, varamiento, el desastre aéreo, sino que basta con que haya puesto en peligro la nave*" (cf. Donna, Edgardo Alberto; *Derecho Penal. Parte Especial*; Tomo II-C; Ed. Rubinzal Culzoni, 1ª Ed.; Santa Fe, 2002).

Significativamente, el citado autor agrega que "*(D)ebe ser un acto susceptible de originar el peligro*



#8703965#522279585#20261007123709345

idóneo, real en este caso, según la clasificación seguida en el texto, para afectar la seguridad del medio, de manera que el bien jurídico quede realmente en estado de peligro. Puede ser un acto positivo o negativo; quedan comprendidas entonces tanto las acciones como las omisiones -que deben ser impropias-, en el sentido de que debe tener el agente el lugar de garante, y su omisión, ser equivalente a la acción […] *el acto peligroso debe ser la causa directa e inmediata del peligro concreto analizado"* (*ibidem*).

En cuanto refiere a la faz subjetiva, propone que *"(S)e trata de un delito doloso. El autor debe haber actuado a sabiendas de que con su accionar pone en peligro la seguridad de los medios de transporte aéreos o acuáticos, dirigiendo su voluntad conforme a ese conocimiento. De acuerdo a la estructura del tipo sólo es admisible el dolo directo* […] *la acción es ejecutar una acción que pone en peligro, motivo por el cual el agente debe conocer la naturaleza del acto, y es más, conocer el esquema causal con relación al peligro que pueda crear. Se trata de todo el problema del dolo de peligro* […]*"* (*ibidem*).

Por su parte, Carlos Creus sostiene que la acción típica prevista por la figura básica del art. 190, párr. 1°, del CP consiste en *"(e)jecutar un acto que ponga en peligro la seguridad del medio de transporte acuático o aéreo. Pese a lo terminante de la fórmula (´ejecutare cualquier acto´), quedan comprendidas tanto las acciones cuanto las omisiones; en este segundo caso, el delito*

asume la forma de la omisión impropia. La ley habla de cualquier acto, con lo cual se extiende a todos los que originan el particular peligro que afecta la seguridad del medio, ya recaigan sobre el medio mismo (daños en su estructura, sistema de mandos o de propulsión), sobre las vías que utiliza (p. ej., colocando obstáculos en los canales de navegación, volando sin aviso en los corredores aéreos conocidos), sobre su personal (p. ej., atacando al piloto), sobre accesorios de seguridad (goniómetros, aparatos de radares en tierra), sobre los objetos transportados (p.ej., transportar subrepticiamente sustancias peligrosas), sobre signos de señalización (p. ej., colocar un falso faro)" (cf. Creus, Carlos; *Derecho Penal. Parte Especial*; Tomo 2; 5ª Ed. Actualizada; Ed. Astrea; Bs. As, 1996).

Precisa que *"(E)sos actos tienen que haber creado un peligro para la seguridad del medio de transporte. Debe tratarse de un peligro concreto, que efectivamente se haya corrido"* (*ibidem*).

Respecto de la faz subjetiva, afirma que *"(E)l tipo contiene un elemento subjetivo: la ejecución del acto debe ser a sabiendas* […] *El dolo está constituido por el conocimiento activo (no basta la simple duda ni la previsibilidad) del carácter peligroso del acto y la voluntad de realizarlo pese a ese conocimiento, pero -como dijimos- no es indispensable la voluntad expresa de crear ese peligro. El dolo directo se plantea como necesario respecto de la finalidad de realizar el acto, pero no se extiende a la finalidad de poner en peligro la seguridad*

del medio de transporte, aunque reconozcamos que será casi académico el caso en que se quiera ejecutar el acto que se sabe peligroso sin querer directamente la producción del peligro (sólo aceptando su eventual producción)" (*ibidem*).

A su vez, Sebastián Soler interpreta que *"(l)a figura se refiere a un peligro concreto. Debe tratarse de un acto que ponga en peligro la nave, la construcción flotante o la aeronave.* [Exige] *que el hecho sea ejecutado a sabiendas. Será pues necesario que el acto haya sido ejecutar con ánimo tendiente a crear el peligro concreto, de manera que no existiendo ese propósito específico el hecho va a parar a la figura culposa, cuando el desastre se produce"* (cf. Soler, Sebastián; *Derecho Penal Argentino. Parte Especial*; Tomo IV; 3ª Ed.; Tipográfica Editora Argentina; Bs. As., 1970).

Por último, hemos de resaltar que para Ricardo C. Núñez *"(L)o punible es cualquier acto, positivo o negativo, que cree un riesgo efectivo (peligro concreto) para la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave como medio de transporte* […] *No se trata de un delito de daño efectivo para la seguridad común, sino de peligro abstracto para ella, emergente, a su vez, del peligro de esa especie que corre el medio de navegación, y que debe comprobarse en cada caso. Pero el peligro debe ser concreto en la hipótesis del art. 190"* (cf. Núñez, Ricardo C; *Tratado de Derecho Penal. Parte Especial*; Tomo V, Volumen I; Ed. Marcos Lerner; Córdoba).

En ese sentido, el citado autor expresa que *"(E)l acto peligroso debe ser la causa directa e inmediata*

de ese peligro concreto. Esos vehículos deben estar efectivamente destinados a prestar servicio. Pero no es necesario que se encuentren realizando servicio, y, menos, que estén en marcha, ya que dándose la condición del efectivo destino, ya puede presumirse un peligro para el transporte […] *El autor puede poner en peligro la seguridad de esos medios de transporte mediante cualquier acto"* (*ibidem*).

Sobre la faz subjetiva de la figura bajo análisis, indica que *"(E)l delito es imputable a título de dolo. El autor debe obrar a sabiendas de que su acto pone en peligro la seguridad de alguna nave, construcción flotante o aeronave. Esta requiere un conocimiento positivo. No basta, por consiguiente, que el autor se represente la posibilidad o la probabilidad de ese peligro"* (*ibidem*).

De otra parte, respecto de la figura agravada prevista por el art. 190, párr. 3°, del CP, Donna estima que *"(E)ntre la lesión o la muerte de la persona y el acto peligroso* […] *debe existir una relación causal directa e inmediata, de manera que toda interferencia causal predominante extraña al acto peligroso, o lo afirmado sobre la imputación normativa del resultado, excluye que el resultado pueda atribuirse a su autor"* (*op.* cit.).

Por su parte, Creus entiende que *"(E)n todos los casos tiene que tratarse de resultados directamente producidos a consecuencia del acto peligroso realizado por el agente"* (*op.* cit.).

De manera similar, Núñez considera que "*(E)ntre el hecho, vale decir, el acto peligroso, y el desastre, la lesión o la muerte, debe existir una relación de causalidad directa e inmediata, de manera que toda interferencia causal predominante extraña al acto peligroso excluye que el resultado pueda atribuirse a su autor […] En todas las hipótesis se trata de resultados preterintencionales*" (*op.* cit.).

Así, pues, observamos que los prestigiosos autores en la materia, cuya opinión hemos hasta aquí reseñado, se muestran contestes respecto de los requisitos legales que el art. 190, párr. 1° y 3°, del CP prevé para tener por configuradas su figura básica y su figura agravada por el resultado -a excepción, tan sólo, de Creus, con relación al elemento volitivo del dolo-.

A lo expuesto, hemos de agregar que esta Cámara ya ha tenido oportunidad de pronunciarse acerca de la figura prevista por el art. 190 del CP *in re* "Deutsch, Gustavo Andrés s/recurso de casación" (c.n° 12.260, Sala IV CFCP, reg. nro. 14842.4, rta. el 03/05/2011).

En efecto, en aquella ocasión se contrastaron las figuras del estrago aéreo doloso (cf. art. 190 del CP) y del estrago aéreo culposo (cf. art. 196 del CP).

Sobre el particular, luego de realizar también una reseña de la opinión doctrinaria mayoritaria en la materia, esta Cámara consideró que "*(s)e ha dicho que ´(...) La conducta del autor debe consistir en ejecutar cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de los medios de transporte referidos. Insiste la doctrina en*

afirmar que no se castiga, en el tipo penal básico, el daño real ocurrido a la nave. Es más, la acción no debe haber causado el naufragio, el varamiento, el desastre aéreo, sino que basta con que haya puesto en peligro la nave´, en clara diferencia con el encuadre típico del artículo 196 del C.P." (del voto del magistrado Hornos -pág. 459 en adelante-, que contó con la adhesión de sus colegas Diez Ojeda y González Palazzo).

En ese orden de ideas, se precisó que *"(L)as restricciones a la necesidad de peligro ´real y determinante´ -peligro concreto- indicadas por los autores en sus análisis sobre la forma dolosa, se circunscriben a que su sola configuración constituye el resultado típico; en la forma culposa, que no se aparta de la fórmula general utilizada por la legislación local para tipificar delitos con esta modalidad, solo se habrá configurado la tipicidad si un peligro prohibido creado o aumentado, se materializó en una lesión efectiva, resultando determinante en este punto la existencia de un nexo causal -físico-, que habrá de ajustarse con la adopción de un criterio de imputación".*

Enfatizó en que, en definitiva, *"(e)n la forma dolosa, el acto peligroso (cometido por medios directos o indirectos) debe ser la causa directa del peligro concreto analizado. El resultado lesivo efectivamente materializado en los bienes jurídicos individuales comprometidos en la afección a la seguridad común, deberá desprenderse de ese peligro y, desde luego, deberá estar vinculado con el*

actuar peligroso mediante un adecuado sistema de imputación para generar un reproche penal".

De otra parte, en lo atinente a la faz subjetiva, se sostuvo que *"(l)a conducta dolosa exige que el autor haya actuado a sabiendas de que con su accionar ponía en peligro la seguridad de los medios de transporte aéreos o acuáticos, dirigiendo su voluntad -aquí sí, en forma directa y excluyente del dolo eventual- conforme a ese conocimiento. En términos de Fontán Balestra, se requiere que ´para su consumación [exista] un peligro real y, subjetivamente, que el dolo abarque el conocimiento de la relación causal y de la idoneidad del medio para crear dicho peligro, y la voluntad de llevar a cabo el hecho´".*

Clarificó que, a diferencia de la forma culposa, *"(e)n donde el actuar negligente o imprudente, en descuido de los deberes inherentes a cada función, deberá producir causalmente el menoscabo en la seguridad común; el sujeto que obra con dolo deberá conocer la naturaleza del acto -el peligro a la seguridad común que genera su accionar-, así como también el esquema causal con relación al peligro que pueda crear".*

Detalló que *"(E)n las formas dolosas agravadas por el resultado -desastre aéreo, lesión o muerte-, se exige que estos resultados sean consecuencia directa de la acción peligrosa realizada por el agente para configurar la agravante, de modo tal que pueda vincularse aquella preterintencionalidad del dolo directo sobre la afección a la seguridad común, con un dolo eventual sobre el resultado acaecido".*

A propósito de ello, indicó que *"(l)a plena certeza del agente respecto del acaecimiento del resultado lesivo colocaría a su conducta en el marco de tipicidades ajenas a este capítulo. En tanto, la escala penal escogida por el legislador -seis a quince años si ocurre el desastre aéreo, y diez a veinticinco años de reclusión o prisión, si se ocasiona la muerte de una persona- nos obliga a descartar que se trate exclusivamente de un resultado culposo como consecuencia de un obrar doloso"*.

A su vez, ponderó que *"(n)o resultaría desatinado entender que, en la estructura teórica genérica del delito imprudente, lo que es culposo es el resultado; la selección defectuosa de los medios siempre es intencional, y es por eso que se puede reprochar en sede criminal. Interpretar que el resultado de la figura normada en el artículo 190 de la ley de fondo, prevé un resultado culposo, resultaría una yuxtaposición de valoración contradictoria ante la existencia del tipo penal previsto en el artículo 196 del mismo cuerpo normativo"*.

Aplicadas las consideraciones que anteceden al caso bajo estudio en aquella oportunidad, se dedujo que el encuadre jurídico en las previsiones del art. 196 del CP realizada por el tribunal *a quo* resultaba adecuada para calificar los hechos bajo examen *"(t)oda vez que la sentencia puesta en crisis circunscribió las conductas reprochables a la omisión de mandatos funcionales que, en violación negligente de deberes impuestos, elevaron el riego permitido, materializado en el desastre aéreo"*.

En esa línea, se compartió lo destacado por el tribunal sentenciador en cuanto a que *"(e)n un obrar doloso el autor debía dirigir su conducta a la realización del resultado previsto en el tipo, es decir, debía comprobarse si se obró con la intención de provocar el resultado de peligro"*.

Por último, hemos de destacar que el criterio aludido fue convalidado por los fundamentos del Sr. Procurador Fiscal que la Corte Suprema de Justicia de la Nación hizo suyos en oportunidad de tratar el recurso extraordinario federal interpuesto contra el pronunciamiento referido (cf. D.413.XLVII, "Deutsch, Gustavo Andrés s/recurso extraordinario", rto. el 17/09/2013).

XI.c. Ahora sí, abocados a dar respuesta a los agravios de la parte impugnadora, evaluaremos el acierto o el error del tribunal sentenciador a la hora de analizar la prueba, en consonancia con los parámetros previstos en el art. 398 del CPPN.

Sin perjuicio de que seguidamente examinaremos en detalle los argumentos relevantes de la sentencia recurrida, a fin de dotar a la presente decisión de una mayor claridad expositiva, hemos de sintetizar que el tribunal *a quo* consideró, con base en la valoración que realizó de la prueba producida durante el debate, que en el presente caso los imputados no obraron por fuera del orden jurídico vigente al momento del hecho.

En ese orden de ideas, justipreció que no fue probado que los encausados generaran riesgo no permitido

alguno que ocasionara la puesta en peligro concreto de la aeronave LV-WEG en los términos del art. 190 del CP.

A mayor abundamiento, con base en la aludida ponderación probatoria, concluyó que no ha sido acreditado que la noche del 10 de octubre de 1997 existiera mal funcionamiento alguno de los tubos pitot que contribuyera a causar el fatídico accidente.

XI.c.i. Así, pues, el tribunal sentenciador comenzó por realizar algunas consideraciones preliminares que estimó pertinentes atento las particularidades que el caso bajo examen presenta.

En ese sentido, destacó que *"(P)or las características del hecho núcleo de este debate, es claro que ninguno de nosotros poseía, ni posee, los suficientes y necesarios conocimientos técnicos para que por sí, y sin auxilio de expertos en la materia, despejáramos las incógnitas planteadas en la última línea del párrafo precedente* [por qué se estrelló el avión DC-9-32, matrícula LV-WEG] *frente a dos informes sobre las causas del estrago, uno realizado por la* [CIADA] *y el otro por la* [JIAAC] *que, sobre el busilis eran totalmente divergentes".*

Explicó que fue *"(D)e allí que se dispusiera la realización de un análisis comparativo entre ambos que nos permitiera conocer, con las limitaciones ya apuntadas ´supra´, el cómo y el porqué de lo acontecido en esa infausta noche de hace ya más de veinticuatro años. Y para ello se convocó a peritos oficiales, una ingeniera aeronáutica y un piloto* […] *y se hizo saber a las partes*

que, como es lógico y acorde con el Código de forma, podían proponer peritos para realizar, en caso de que así lo quisieran, aquél examen comparativo. No obstante solo recogieron el guante el Ministerio Público Fiscal y varios de los imputados […] *no así otros imputados, ni la querella, que nada propusieron".*

Sobre las implicancias de la prueba pericial en el presente caso, los jueces meritaron que *"(s)iendo legos en la materia, resultaba indispensable a* [su] *juicio, acudir a expertos que* […] *explicaran las cuestiones esenciales que* [les] *permitirían arribar a una decisión lo más ajustada posible a la ´verdad material´. En ese sentido,* […] *tanto por su detallado informe escrito, como por lo exhaustivo de sus explicaciones, a lo largo de las dieciocho audiencias en las que se llevó a cabo el coloquio también ordenado por el Tribunal,* [sus] *dudas fueron disipadas, en lo esencial y pertinente, por los Sres. Peritos* […] *quienes exhibieron* […] *marcados conocimientos, habilidades y competencias profesionales, pues desplegaron cálculos, técnicas y teorías científicas ya aplicadas previamente y, por los datos aportados, aceptadas por la comunidad científica internacional, para sustentar sus posturas, y es de destacar que tanto en su informe como en las respuestas a los interrogatorios a los que fueron sometidos por las partes y los miembros del Tribunal, amén de sus argumentos, también hicieron referencia al nivel de error posible en los métodos técnicos utilizados y al nivel de variabilidad que podían tener los datos logrados por sus experiencias y*



acompañaron, en algunos casos, estadísticas reconocidas para sustentar sus posturas".

Expresaron que *"(T)ales aportes* […] *permitieron, aún como desconocedores del metier, valorar lógicamente su tarea y sus conclusiones, habida cuenta la multiplicidad de puntos objetivos que* […] *aportaron"*.

Indicaron que *"(C)omo se observara los Sres. Peritos* […] *De Ceglia, Pérez, Miraval, Dávila, Molina Gómez, Martínez Junor, marzialeti y Guidobono refutaron casi por completo las conclusiones a las que arribara la CIADA y aportaron las propias"*.

Ahondaron en que *"(d)urante el prolongado coloquio dispuesto por el Tribunal y celebrado con la participación de los Sres. Peritos mentados que, como se dijo fueron sometidos a intensos interrogatorios por las partes y el Tribunal* […] *el Sr. Piloto Lupiáñez llegó a decir que no podía apartarse de las conclusiones a las que había llegado la CIADA y debía atenerse a ellas pues no podía aceptar lo argüido por el resto de los peritos en cuanto a los numerosos adelantos científicos y técnicos desarrollados en distintos países del planeta desde 1998 en adelante, (lo que* […] *no es cierto pues hacía décadas que existían estudios sobre el fenómeno del engelamiento) y que habían producido notorios avances en la órbita de la industria aeronáutica y la actividad comercial con ella relacionada, porque la CIADA no contó con ellos para elaborar su informe"*.

Al respecto, valoró el tribunal que *"(y)a a la época en que la CIADA realizó el informe* […] *había*

estudios del organismo norteamericano vinculado[s] *con la actividad aeronáutica, como la antecesora de la NASA y que luego integró, la NACA, que en 1949 y 1951 y la tan citada FAA en 1965, habían hablado de los límites para la formación de hielo en vuelos de grandes alturas”*.

Seguidamente, describió y comparó los elementos con base en los cuales la CIADA y la JIAAC elaboraron sus respectivos análisis del accidente.

Apuntó que *“(l)a CIADA utilizó para confeccionar su informe esencialmente, los datos suministrados tanto por el Registrador de Datos de Vuelo* [FDR], *como por el Registrador de Voces de Cabina* [CVR] *de la aeronave siniestrada, los aportes de radar hechos por los distintos Centros de Control que siguieron la trayectoria de aquélla hasta su caída (sucesivamente Resistencia, Montevideo y Ezeiza), que denominaremos por sus siglas ACC-SIS, ACC-MVD y ACC-EZE respectivamente, el contenido del Manual de Operación de la Tripulación en Vuelo* [FCOM], *documentación proveniente de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos de América* [NTSB], *de la Administración Federal de Aviación* [FAA] *del mismo país y de la empresa fabricante Boeing”*.

Señaló que, por su parte, *“(l)a JIAAC, también practicó su análisis mediante el Grupo de Aerodinámica, Mecánica del Vuelo y Estructuras* [GAME] *en aquél momento y también echó mano de esos mismos elementos de juicio a los que agregó, a más de los datos que surgían del Tubo Pitot ´Q´ correspondiente al piloto de la aeronave siniestrada y otros documentos detallados en la página 5 del Informe*

presentado finalmente a la CIADA el 25 de Abril de 1998 y que este organismo incorporara luego del suyo, (lo que verifica su recepción), sin agregar palabra o comentario alguno. Esta cuestión que implica una transgresión a los preceptos de la OACI y que fue señalada como tal por todos los Sres. Peritos intervinientes en el examen comparativo con excepción del Sr. Perito Lupiáñez, también fue objeto de crítica por parte de las defensas de los imputados a lo largo de todo el debate y, desde luego, en los alegatos".

Significativamente, ponderó que *"(e)l informe de la JIAAC, comienza por tratar de establecer mediante cálculos matemáticos de cierta complejidad, aunque sus conclusiones son claras y aún entendibles para los legos, si la tesis de la CIADA sobre el ´engelamiento´ de todos los Tubos Pitot del DC9-32 citado debía ser aceptada o no. Y concluyen, por los análisis y estudios practicados, que los valores de la Velocidad Indicada de la aeronave* [IAS] *en el Tubo Pitot ´Q´ tenían que tomarse como válidos a todos los efectos de los cálculos aerodinámicos, estructurales y de mecánica de vuelo. De donde anticipamos, tales conclusiones aparecen como una valla infranqueable, imposible de saltar a la torera por la querella y su hipótesis de que la caída del aparato, había ocurrido por una serie de razones que tuvieron como punto inicial e imprescindible y determinante de todas las demás, el engelamiento de sus Tubos Pitot".*

Agregó que *"(A) partir de allí el GAME, colaborador de la JIAAC, avanza sobre otras cuestiones (vid. Fs. 11 en adelante), describiendo las fases del*

descenso dispuesto por el Comandante Cécere, Fs.11 y 12, haciendo hincapié en lo acaecido a partir de la extensión de los Slats de la máquina, toda vez que puntualiza que tal maniobra dio comienzo a la pérdida de control de la tripulación sobre aquélla (cf. Fs. 13/15)".

A continuación, se abocó a *"(t)ratar en detalle y en forma completa para lo que aquí interesa, las cuestiones volcadas en el Análisis Comparativo entre los informes de la CIADA y de la JIAAC, a la luz de la sustentabilidad, o no, de las imputaciones de la querella formuladas en su alegato".*

Resaltó que *"(e)l núcleo de la atribución de responsabilidades a todos los imputados propuesta por la querella reside en el ´engelamiento´ de los Tubos Pitot en la aeronave DC9-32 matrícula LV-WEG, lo que habría ocasionado, erróneamente como se explicará en el momento oportuno, una equívoca lectura del instrumental de aquélla que se encadenó con un infausto encadenamiento de incorrectas maniobras por parte del Copiloto Núñez, y también del Comandante Cécere, que concluyó con la pérdida de*[l] *control del aparato y su desgraciada caída a tierra con las consecuencias fatales de setenta y cuatro vidas perdidas".*

Advirtió que *"(L)a culminación trágica del vuelo es, cronológicamente, el último de los episodios de un largo proceso que, según la acusación particular, habría comenzado cuando el Directorio de la Empresa Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. habría decidido la adquisición de varios aparatos DC9-32 allá por el año 1994*

que pertenecían a Iberia, Líneas Aéreas de España, para incorporarlos a su flota, aviones que, la querella dixit, carecían de los sistemas de seguridad que los ponían en riesgo cierto de sufrir un accidente con consecuencias fatales para pasajes y tripulaciones, situaciones riesgosas que luego se vieron complementadas con intervenciones de otros numerarios de la Empresa de distintos niveles, encargados del adoctrinamiento técnico y profesional de tripulantes, mecánicos y despachantes que, por alguna falta de idoneidad en sus especialidades no habrían surtido a aquéllos de las enseñanzas necesarias para cumplir con sus respectivos cometidos, pasando por el obrar de altos ejecutivos de aquélla quienes tenían a su cargo el cuidado de las aeronaves y su debido mantenimiento, terminando por funcionarios públicos de organismos encargados de la seguridad aérea que tampoco se habrían desempeñado con la debida diligencia, pero con un ´plus´ común: todos habrían obrado, en su momento, ´a sabiendas´ de lo que hacían para que se produjera la catástrofe que nos ocupa y con la ´audacia´, -así definían los romanos clásicos al dolo- exigida por la figura penal elegida por la acusación particular para imputar a la totalidad de quienes se verán alcanzados por este pronunciamiento".

XI.c.ii. Ya sobre el fondo de la cuestión, con relación a la hipótesis de la falla de los tubos pitot de la aeronave LV-WEG como factor causal de la tragedia aérea del AU2553 la noche del 10 de octubre de 1997, el tribunal sentenciador inicialmente señaló que, del informe técnico

elaborado por los peritos intervinientes, así como de sus conclusiones, *"(s)e advierte que hay dos opiniones divergentes sobre las causas por las que se estrelló en tierra el DC9-32 citado, aunque no puede decirse que hay dos bandos confrontados, pues de los diez Sres. Peritos intervinientes, nueve tienen un mismo criterio y el restante el Sr. Piloto Carlos Lupiáñez, en solitario, cree lo opuesto".*

Aclarado ello, centró su atención en las opiniones de los expertos respecto del sistema de Pitot-estática, el desarrollo del vuelo del DC-9-32 matrícula LV-WEG, la posibilidad de engelamiento de los tubos Pitot a nivel de vuelo 350 (FL 350; esto es, a 35.000 pies de altitud), la luz ámbar de advertencia "Pitot/Stall Heater Off", los cálculos de la velocidad a la que el avión siniestrado se desplazaba con base en los registros del Centro de Control Aéreo de Montevideo (ACC-MVD) y su comparación con las velocidades registradas por el FDR, así como también en los distintos tipos posibles de falla de velocímetro.

Primero, transcribió las consideraciones del informe técnico comparativo que estimó pertinentes y conducentes para la cuestión a decidir, a cuya lectura nos remitimos en razón de brevedad.

Luego, ponderó las declaraciones testificales brindadas en el debate por los peritos que confeccionaron el referido informe.

Reseñó, pues, que, en las primeras audiencias, *"(s)e desgranaron las cuestiones más trascendentes*

respecto del engelamiento, aunque, en forma tangencial, este tópico volvió al tapete toda vez que fue aludido pues, fue el argumento principal de la CIADA y a él se adhirió firmemente y sin margen de duda la querella que […] *esgrimió ese informe como piedra basal de sus imputaciones".*

Valoró que Silvana De Ceglia, ingeniera aeronáutica y perito oficial, *"(s)ostiene que la CIADA no realizó cálculos científicos que avalaran el engelamiento de los tubos Pitot, mientras que* [l]*a JIAAC sí que los había hecho, incluyendo un vuelo que trasladó al tubo Pitot a las mismas condiciones de altura, temperatura y velocidad que tenía el avión siniestrado, y no se produjo engelamiento alguno".*

Por otra parte, el tribunal *a quo* ponderó la opinión del ingeniero mecánico aeronáutico Luis Dávila, quien dijo que *"(l)a CIADA ´asume´, ´deduce´, ´no analiza´. Porque en la investigación ´de accidentes es fundamental basarse en pruebas´. Lo dice la OACI en ese manual de investigación de accidentes: ´dato que no es demostrado o verificado, debe ser desechado´. Asume que la obstrucción de los Pitot se produce por falta de calefacción. Aparte, el Pitot del comandante tiene alimentación eléctrica permanente porque aún cuando se cortaran todos los sistemas, toma electricidad de la batería del avión directamente. Y en ningún momento la CIADA analiza si hubo algún indicio de que esto ocurriese, a pesar de que pudo y debió haberlo constatado. Porque es un elemento fundamental: si no hubiera habido calefacción*

en el ascenso, se hubiera congelado en el ascenso, no en vuelo de crucero a 35 mil pies. La CIADA asume como causa del accidente a la falta de luz ámbar, de aviso de falla eléctrica de calefacción del Pitot. Sin embargo no realizó ningún análisis detallado del diseño y funcionamiento del sistema de alimentación eléctrica de los tubos Pitot que hubiesen desde el comienzo de la investigación detectado una serie de fallas y podrían (haber) verificado, que no aparecieron durante todo el vuelo controlado. Es decir, (en) el sistema eléctrico, los cables que van hacia cada uno de los Pitot alimentan a una serie de sistemas adicionales, que se estuvieron usando durante todo el vuelo. Y las señales de presión de los Pitot también van a la computadora de vuelo. Se hubieran prendido 500 luces arriba del avión si realmente los Pitot se hubieran tapado".

Añadió que, más adelante, el mismo perito "*(s)ostiene* […] *que la JIAAC verificó ´de un modo irrefutable´ que la distancia recorrida y el tiempo transcurrido según los datos del Radar de Montevideo daba una velocidad que coincidía con la que señalaba el FDR, de donde ´…el FDR daba datos reales, con una precisión realmente asombrosa, si el FDR funcionó correctamente, eso implica necesariamente que el Pitot Q en la deriva del avión, también funcionó correctamente y sin obstrucciones ni por hielo ni por ninguna otra causa".*

Seguidamente, el tribunal contrastó lo anteriormente expuesto con los dichos del perito piloto Lupiáñez en el transcurrir de esa misma audiencia y

consideró que éste "*(s)e monta en una teoría confusa, que desde el informe escrito se demostraba peregrina e insiste en que la calefacción de los Pitot ´…se conecta con una llave…´, lo que es cierto, pero a renglón seguido* […] *agrega ´…Si esa llave no actúa o actuó deficientemente, o pasó algo, ningún Pitot va a ser calefaccionado´. Y convengamos con que no parece que esa simple frase tenga la idoneidad suficiente como para rebatir la sustanciosa explicación oída hasta momentos antes de parte del Ingeniero Dávila que, aún después, se digna a responderle a Lupiañez reiterando su clara argumentación (cf. Pag 26). Lo que vuelve a aclarar, agregando otros elementos tal y como luce en la página 33".*

Por otro lado, meritó lo expresado por el ingeniero aeronáutico Javier Molina, quien coincidió con el ingeniero Dávila y acotó que "*(S)egún la CIADA la aeronave habría ingresado en lluvia engelante condiciones severas de engelamiento a partir de las 22:05:06 horas y hasta el momento en que perdieron el control. Transcurrieron 5:16 minutos, o sea durante el vuelo de crucero y a 35.000 pies de altitud. Según la circular de ´asesoramiento´ AC91-74 de la FAA, cuando se vuela en lluvia engelante hay una masa de aire caliente sobre los 0 grados por encima de ese nivel de vuelo. O sea la lluvia engelante solo se produce a bajas alturas o durante el decolaje o aterrizaje a partir de los 900 metros promedio y con temperaturas de entre 0 grados centígrados y menos 12 grados centígrados, y rara vez hasta 2.400 metros, que son 8.000 de altitud. Y para este caso concreto, según el*

reporte meteorológico de Pronarea de Ezeiza los datos de temperatura en altura eran a nivel de vuelo de 30 mil pies de menos 44 grados centígrados y a nivel de vuelo de 36 mil pies de menos 52 grados centígrados…”.

Precisó que, luego, el citado ingeniero Molina *“(i)ndica publicaciones de organismos internacionales sobre meteorología o de la industria aeronáutica que cohonestan su parecer”.*

En un nuevo contrapunto con las declaraciones del perito piloto Lupiáñez, el tribunal sentenciador destacó que el nombrado *“(d)ice (pag. 38) que ´…arriba de los menos 40 grados, también hay nubes que tienen agua, que tienen cristales…´ y menciona una ´…fuente norteamericana´ que no identificó en ese momento, como sí lo hicieron sus colegas al desarrollar sus argumentos en cada caso, ni lo hizo después, en las diecisiete audiencias restantes, aunque ese punto fue tratado en otras y él mismo arrimó comentarios, -al pasar señalamos que tampoco precisos-. Y es claro que, con esa afirmación, pretendía decir que esos ´cristales´ tenían sobrada capacidad para obstruir los conductos de los Pitot, dato no solo no compartido, sino rechazado por los restantes peritos (vg. Martínez Junor, Dávila o Pérez en las páginas 40/41 y 45)”.*

Ahondó en que también el perito Ignacio Guidobono *“(a)bona la argumentación de la mayoría, describiendo detalladamente, el sistema de alimentación de los Pitot (pag. 45/47) y la pueril pregunta de Lupiañez sobre la posibilidad de que la llave que activa el*

amperímetro hubiera estado cerrada o hubiera fallado (pág.47), es respondida de inmediato y contundentemente por Guidobono, Miraval, Pérez y Martínez Junor, y debe catarse que este último (pag.61/65), como Guidobono, hizo una acabada reseña de los funcionamientos del sistema eléctrico de los Pitot y de otros del aparato. Pese a estas contestaciones, Lupiañez vuelve con lo suyo sobre el ´patinaje´ de la llave (páginas 68/69) y solo Dávila (pg.69/70) otra vez lo pone en su sitio".

Adicionalmente, citó lo dicho por Lupiáñez "*(e)n cuanto a que se estaba ´…hablando de informes de 2005, 2010, 2011 o 2015 y el accidente fue en 1997. El informe que hizo la CIADA, bien o mal, se cerró en el 98. Desde 1999 puede cambiar todo y en buena hora que va evolucionando, pero ya lo que encontremos ahora y los cálculos de ahora no me sirven para lo que pasó. La CIADA actuó en el momento con los medios que tuvo, la CIADA, hizo lo que podía con lo que encontró y con lo que tenía. Todos los aportes, que son magníficos, los he leído y respeto mucho a los autores, para mi vienen cinco o diez años después del accidente, pero lo pasado pasó…´*".

Al respecto, los jueces sentenciadores aseveraron: "*(n)o podemos dejar pasar el fútil argumento de Lupiañez sobre la carencia de datos meteorológicos en 1997/1998 por parte de la CIADA que habrían condicionado su informe sobre el engelamiento, cuando ya había habido sustanciosos aportes en el sentido defendido por la mayoría técnica y habían sido volcados en su Análisis Comparativo y ya citado por los suscriptos supra. (vid*

NACA, (AHORA NASA), Nota Técnica 1855 de marzo de 1949 ´RECOEMMENDED VALUES OF METEOROLOGICAL FACTORS TO BE CONSIDERATES IN THE DESIGN OF AIRCRAFT ICE-PREVENTION EQUIPMENT´ y por la FAA en 1964 dentro de su norma FAR Part 25, Appendix C-Ice Condictions (Dec-1964) de los que surge que ´…las condiciones de engelamiento para nubes cumuliformes tienen límite en 22000 pies y -30°C con posibilidad a extenderse a -40°C. Fuera de esos límites no hay contenido de agua líquida sobre enfriada…´".

Así las cosas, valoraron que "(e)*l perito* [Lupiáñez] *ignoraba estos valiosos antecedentes que derruían hasta los cimientos su explicación y tampoco escuchó o leyó lo asentado por sus colegas"*, a lo que se agregó una explicación acerca de los principios heurísticos propuestos por Daniel Kahneman y Amos Tvresky y cómo ellos -a su entender- contribuyeron a sesgar la objetividad del perito piloto Lupiáñez en su análisis del accidente aéreo que nos ocupa.

Sobre el asunto del engelamiento, el tribunal sentenciador remarcó que, en las sucesivas audiencias del coloquio, se volvió sobre el tema.

Así, indicó que el Ingeniero Guidobono afirmó que no se había hallado "*´(n)inguna evidencia de falla eléctrica en otros sistemas que están alimentados por la misma fuente eléctrica que estos sistemas de calefacción…´ ni había habido ´…en los diálogos del grabador de voces, tampoco hay ninguna evidencia de algún sistema que hubiera sido afectado por algún tipo de falla´"* y adicionó que "*(T)ambién el perito Martínez Junor ratifica (pg.40) sus*

expresiones de la audiencia anterior sobre el normal funcionamiento de los Tubos Pitot".

Aún más, resaltó lo dicho por el perito piloto Pérez quien, al igual que los dos expertos precitados, *"(a)porta un elocuente juicio en cuanto a que, al comenzar el análisis pericial, traía la idea del engelamiento de los Tubos Pitot, pero que luego le pareció que el ´peritaje de la CIADA tenía poco sostén técnico y luego, al hablar con los ingenieros y que también habían hecho sus propios cálculos, respetando esa capacidad de los ingenieros de definir cálculos matemáticos para temas de velocidad,* [lo] *convencieron de que no había habido una formación de hielo, y que se trataba simplemente de un mal manejo de la energía en el vuelo que nos ocupa´".*

A su vez, citó lo manifestado por la Ingeniera De Ceglia, quien *"(a)lude a su experimentación con un avión Pampa de la Fuerza Aérea al que se le colocó un Tubo Pitot igual al que equipaba la aeronave DC-9-32 y que había sido llevado a ´…las mismas condiciones de altitud, velocidad, y se verificó que no hubo engelamiento…´. Y a preguntas de la querella, la Ingeniera dijo que aunque los aviones no fueran similares, ´esto no tiene nada que ver, porque lo que importa es el Pitot sometido a las condiciones de contorno que fue sometido en el accidente… El tema es llevar el Pitot, someterlo a esa altitud y a esa velocidad y comprobar que no hubo engelamiento, que a esa altura y velocidad no existe posibilidad de formación de hielo…´"* y destacó que *"(I)gual afirmación repite Martínez Junor, ´…no hubo engelamiento, no hubo trabas de*

Pitot, no hubo absolutamente nada que tuviese que ver con los Pitot…´".

Asimismo, ponderó que, en la audiencia del 11 de junio de 2019, el perito Dávila *"(a)lude, ante una pregunta de la querella, al error de la CIADA al decir que había existido ´lluvia engelante´ segundos después del ´… ingreso en turbulencia mediana a severa…´ y responde que ´era un error total porque la lluvia engelante se produce hasta los 900, y a lo sumo circunstancialmente hasta los 2.400 metros de altura. No hay posibilidad de lluvia engelante porque requiere una inversión de temperatura y tener una masa de aire caliente por encima que, en este caso, no estuvo´".*

Apuntó que el mentado perito Dávila reiteró anteriores conceptos del informe y agregó que la máquina siniestrada *"´(e)staba volando con menos 51 hasta menos 60 grados centígrados y a 35.000 pies. A estas alturas no hay gotas de lluvia en suspensión…´, citó luego la bibliografía que ya se ha detallado en el informe de organismos internacionales. Y a continuación aclar*[ó] *que si funcionan los sistemas de calefacción, los microcristales de hielo no se instalan sobre las superficies, no hay hielo ni en las alas ni en las partes sólidas del avión, sino que pueden ingresar pe*[r]*o los calefactores los licúan, vuelven a formarse microcristales y nuevamente son licuados. Esto produce unas simples variaciones, muy transitorias, dado que el pasaje del avión es a elevada velocidad, y durante escasos segundos, durante algún minuto, pero son oscilaciones que, en este*

caso, que está verificado por métodos diferentes el funcionamiento correcto de registrador de datos de abordo, y del Pitot Q, que es el que lo alimenta, no se presentó y no se cumplen ninguno de los indicios de microcristales de hielo…".

Sobre el particular, el tribunal tomó en consideración lo opinado por el perito piloto Lupiáñez, quien *"(i)ntroduce una hipótesis sobre las corrientes de aire que ´suben y bajan´ dentro de un cúmulonimbus y la eventualidad de que allí hubiera temperaturas no tan bajas".*

Sin embargo, valoró que, frente a dicha aseveración, respondió de inmediato el perito ingeniero Dávila y *"(l)e aclaró, sin réplicas del Piloto Perito Oficial que: ´El avión jamás entró dentro del cumulonimbus. Jamás. Tan es así que todos los comentarios de los pilotos es Mirá, mirá lo ´que se ve´, se están refiriendo a cosas que estaban ocurriendo por fuera de su trayectoria…´".*

Asimismo, ponderó la intervención de la Ingeniera Perito Oficial De Ceglia sobre el particular, quien *"(t)ras brindar una muy completa y simple explicación sobre la física y la química del agua, afirm*[ó] *que ´…es imposible lograr engelamiento a menos de 50 grados centígrados a 35.000 pies de altura, es imposible encontrar gotas de agua o agua en suspensión a 50 grados bajo cero…´ (pág.8)".*

A mayor abundamiento, precisó que hubo recurrencia sobre la cuestión en audiencias posteriores y,

en esa línea, trajo a colación la del 1° de octubre de 2019, cuando *"(l)os peritos Marzialetti, Dávila y Martínez Junor, desgranan argumentaciones sobre la alimentación del Tubo Pitot del Comandante de la aeronave, el primero de ellos, o las características del amperímetro y su revisión en cada vuelo –Dávila y Martínez Junor".*

Significativamente para cuanto resulta ahora materia de agravio, el tribunal sentenciador señaló que hubo cuestionamientos por parte de la querella contra la argumentación previamente transcripta. Dichas objeciones se erigieron *"(s)obre la base de que el piloto del vuelo de Aerolíneas Argentinas 1300, mencionado por las partes, señaló que había tenido ´…condiciones de engelamiento…´ (pág. 10)".*

Al respecto, el tribunal *a quo* valoró que *"(e)llo fue explicado con rapidez por los peritos Pilotos Pérez y Martínez Junor coincidiendo ambos en que las condiciones no eran las mismas pues el aparato de Aerolíneas Argentinas estaba ascendiendo y no había alcanzado la altura de crucero (págs. 10 y 12), precisando el Ingeniero Dávila que los pilotos habían referido ante la JIAAC que solamente habían tenido ´…indicios de hielo…´ en los motores y no en las alas, lo que, según el perito, se condecía con ´…microcristales de hielo y no con engelamiento…´ (pág. 13)".*

Seguidamente, aludió a una nueva intervención *"(c)uanto menos extraña"* del Perito Lupiáñez, *"(c)uando afirma que, cuando un avión vuela con una temperatura del aire de ´…menos 30 en realidad el avión por calentamiento*

tiene menos 20 y no está definido que, con menos 40 se forman cristales de hielo y con menos 50 no se forman….´ Y eso, a una pregunta de la Ingeniera De Ceglia, obedece, según Lupiañez, al ´…calentamiento cinético y por la compresibilidad a la velocidad de este avión está en el orden de los 10 o 12 grados…´".

Acto seguido, contrastó dicha aseveración con la visión ofrecida por los demás peritos: *"(S)in más, los peritos Marzialetti, Pérez, Martínez Junor y De Ceglia, rebatieron esa idea, diciendo que la temperatura externa no estaba afectada por el calentamiento cinético (pág.14), pues ´…la temperatura del aire ambiente no se calienta; se calienta el cuerpo que está en vuelo´ (pág. 15), ´…y la computadora de datos de aire son los del termómetro del aire exterior si no da la temperatura que corresponde, la información a número de mach sería absolutamente falsa ´(pág.16)".*

Y, finalmente, destacó que *"(t)ampoco en este caso hubo dúplica alguna de parte del Perito Lupiañez a sus colegas".*

Una vez reseñados y analizados los elementos probatorios relacionados con la hipótesis acusatoria cimentada sobre la teoría del engelamiento, el tribunal sentenciador continuó por abordar los tópicos relativos a la extracción de los slats, el funcionamiento de los velocímetros, la velocidad a la que la aeronave LV-WEG se desplazaba durante el vuelo siniestrado, el entrenamiento de los pilotos, el uso del piloto automático y la aplicación del sistema anti-hielo a los motores.

Delineado el panorama probatorio en dichos términos, los jueces con funciones de juicio reflexionaron que *"(c)on lo visto hasta aquí creemos se han examinado con cierto detalle las cuestiones que enfrentaron durante el debate a los acusadores y a los imputados y sus defensas bien que, vale aclarar, en el último tramo, el Ministerio Público Fiscal retiró su pretensión incriminatoria de todos los imputados que llegaron a aquél válidamente, con razones sólidas".*

Y, en ese orden de ideas, agregaron que *"(D)esde que en el Tribunal se recibió este legajo, se le trató de otorgar, en la medida de lo posible, y sin dejar de sopesar la difícil situación estructural y organizativa de este Fuero Oral Federal de la Capital desde hace casi una década, la mayor celeridad. Por ello nos limitamos en esta etapa a disponer la producción de las pruebas que las partes presentaron, con excepción del Análisis Comparativo de los Informes de la CIADA y de la JIAAC, por entender que era justo, necesario e indispensable que se incorporaran al debate opiniones y voces técnicas sobre aquéllos, que llevaran a todas las partes, acusadores, defensas e imputados a internalizar las particularidades, recovecos y detalles de un hecho tan desgraciado y penoso, generador de tantas víctimas fatales, pero para que también los suscriptos pudiéramos captar en profundidad tales pormenores y entresijos para, en el momento de la decisión, hacerlo con la seguridad de haber contado con un panorama completo y con los menores hilos sueltos* […] *posibles y así haber podido ordenar nuestros pensamientos,*

excluyendo todo aquello que hubiera podido impedir la objetividad de nuestras reflexiones. Y en ese sentido creemos que los seis meses que […] *llevó a los Sres. Peritos Ingenieros Aeronáuticos, Mecánicos y Pilotos, con más los casi otros tantos que consumieron las audiencias del coloquio con aquéllos expertos, no fueron echados en saco roto ni perdidos, sino de suma utilidad para este pequeño universo que se conforma en todo debate penal".*

Valoraron, pues, que *"(H)an sido claros los Sres. Peritos De Ceglia, Miraval, Dávila, Guidobono, Marzialetti, Martínez Junor, Molina Gómez y Pérez en cuanto a confirmar, con base científica de instituciones internacionales y cálculos matemáticos lo sostenido por la JIAAC en cuanto a que no se había producido engelamiento en los tubos Pitot del DC9-32 LV-WEG durante el vuelo 2553 de esta aeronave entre la ciudad de Posadas y la Ciudad de Buenos Aires en la noche del 10 de Octubre de 1997, de donde, de haber estado instalada la ´luz ambar´ -alarma lumínica que avisaba del deficiente funcionamiento de aquellos tubos y cuya ausencia fue uno de los puntos claves de la acusación particular-, ella no se habría activado".*

A mayor abundamiento, el tribunal sentenciador tomó en consideración lo alegado por la querella respecto del contexto de la industria aeronáutica argentina al momento del suceso que nos ocupa.

Así, el tribunal reseñó lo argüido por la acusación particular en cuanto a que *"´(a) la época de los sucesos que desencadenaron la tragedia aérea, funcionaba*

una organización (es de presumir que Austral) centrada en el lucro económico, en desmedro de la seguridad aérea y por ende de la seguridad de los usuarios del servicio, de los trabajadores. Una organización centrada en la codicia. La autoridad lo permitía y lo toleraba… (Los directivos) no eran ajenos a la definición y ejecución de la política de la Empresa Austral, más bien quienes deliberadamente condujeron dichas políticas en claro desmedro de la seguridad aerocomercial…´ política, se infiere, a la que se había llegado por decisión de aquellos, basada en meros principios de aprovechamiento al límite de los beneficios económicos a como diera lugar, -y ese es el concepto de ´codicia´, para los suscriptos, que le otorgamos a su empleo por parte de la Dra. Rumachella en su alegato-, de sus directorios y funcionarios gerenciales y otros empleados, con la ´colaboración´ de autoridades de la Fuerza Aérea Argentina, quienes habrían omitido sus obligaciones de verificación y control sobre las operadoras aéreas de nuestro país, para que éstas cumplieran los preceptos legales en materia de seguridad aérea".

Ahondó en que *"(L)a acusación particular fue y vino varias veces en su detalle e invocó a una supuesta colusión entre autoridades y funcionarios estatales a lo largo de los años con quienes ´manejaban´ la Empresa Austral Líneas Aéreas – Cielos del Sur S.A. en el marco, como se dice en esta época del* […] *proceso de privatizaciones de empresas del Estado* […] *ocurrido*

durante la década del 90 en particular el referido a las líneas aéreas Austral y Aerolíneas Argentinas".

Aún más, puntualizó que *"(E)se, según la querella, espurio cenáculo fue el que habría arrastrado a la Empresa Austral a una situación económica calamitosa, con el descuido intencional de su principal patrimonio, -los aviones- y, como anexo, el estado de sus tripulantes, personal auxiliar y técnico, también de propósito pues a la época de este triste acaecer era ´una organización centrada en el lucro económico en desmedro de la seguridad aérea y por ende de la de los usuarios del servicio y de los trabajadores centrada en la codicia…´. Y la autoridad lo permitía y toleraba e imputa al Directorios de Austral de no ser ´ajenos a la definición y ejecución de la política antes bien fueron quienes deliberadamente condujeron dichas políticas en claro desmedro de la seguridad aerocomercial accedió y avaló la adquisición e incorporación de la aeronave del desastre aéreo a la flota y es así como además de una flota alejada de la estandarización el empleo de una nave carente de todos los elementos y sistemas necesarios, los integrantes del Directorio desde su presidente exhibieron conductas impropias para quienes cargaban con la responsabilidad de prevenir accidentes como el ocurrido, contribuyendo a incrementar los riesgos y peligros sobre la aeronavegabilidad de la flota y en particular del avión LV-WEG´".*

Al respecto, el tribunal sentenciador meritó que *"(t)ales descripciones no fueron acompañadas de evidencias de peso que las respaldaran"*.

En ese orden de ideas, consideró que *"(s)u sustento fueron, en esencia varias sesiones de la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación en los años 1993 y 1994, de las que nada surgió en limpio pese a que pasaron por allí sindicalistas de los gremios de la actividad, integrantes o directivos de asociaciones de pilotos o técnicos, terceros aparentemente conocedores del metier"*.

Resaltó que, en efecto, *"(n)o se aportó allí ninguna documentación pública o privada, estudios de seguridad aérea con datos concretos, planillas, registros de la Empresa Austral o aportes testimoniales que hubieran podido ser utilizados como base de alguna denuncia penal pues el primer párrafo del tan citado, en este proceso, artículo 190 del Código Penal, no exige ningún resultado lesivo para la integridad física de las personas, solo la mera puesta en peligro. Ningún legislador o dirigente gremial lo llevó adelante, y si lo hizo, pues ningún fruto favorable se obtuvo. Salvo un Proyecto de Declaración de esa Comisión, un simple proyecto, no vinculante como es obvio, elaborado por su presidente, el Diputado Golpe Montiel"*.

A mayor abundamiento, señaló que *"(l)a Acusación Particular acude a publicaciones periodísticas, en concreto varias notas que integran la documentación del debate, dos de un diario de la Provincia de Misiones y*

cuatro de la de Mendoza, pero en ningún caso hace una relación circunstanciada y razonada del contenido de esas notas con el objeto procesal de este debate especialmente en lo referido a la preparación e instrucción de las tripulaciones y al cuidado en el mantenimiento de las aeronaves de Austral. Y ese proceder se reiteró por esa parte en todo su alegato pues salvo casos puntuales sobre normas de la actividad aeronáutica, locales e internacionales que sí las examinan y desarrollan, -aunque linealmente-, y sobre algunas declaraciones testimoniales, más allá de su eficacia, con el resto se limitaron a enumerarlas sin realizar, como corresponde su desmenuzamiento crítico y meduloso, ni establecer la ilación y vinculaciones, si las hubiera habido, entre ellas".

Por otro lado, en cuanto refiere a los cuestionamientos realizados por la querella respecto de los peritos que confeccionaron el informe comparativo, el tribunal *a quo* destacó que "*(a)l iniciar su crítica a la labor del colectivo de Peritos, cuestionó duramente a la pareja de Peritos designados por el Ministerio Público Fiscal que habría sido burlado pues aquéllos, la Ingeniera Aeronáutica Miraval y el Piloto Pérez, ´…resultaron cooptados, vaya uno a saber cómo…´. En una velada alusión a un procedimiento ´non sancto´. Y en esa misma audiencia, minutos después, se refirió a la JIAAC, a la que atribuyó haber hecho el ´…trabajo sucio…´, sin mentar qui[é]n lo habría encargado, por lo que va sin decir que habrían considerado a ese grupo de Peritos, con excepción del*

impoluto Lupiañez, como secuaces de la JIAAC pues corroboraron la gran mayoría del contenido de ese informe. Y nos preguntamos, con este panorama, los motivos por los cuales esa querella no propuso, en el momento oportuno y para preservar sus intereses, peritos de parte".

Respecto de las manifestaciones realizadas por el testigo Enrique Piñeyro durante la etapa de Instrucción, estimó que *"(n)o está a nuestro alcance aplicarle correctivo alguno, pero es lamentable que quien se asume en público, no solo ante los estrados judiciales como defensor de los carentes de derechos, se refiera a un informe oficial confeccionado por un órgano nacional y presentado a raíz de un desgraciado suceso ante el organismo de un país extranjero, para su tratamiento o para su catalogación en un tercer país y que forma parte del acervo probatorio de una causa criminal que instruía en ese entonces un Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal de esta Capital por este hecho, que ahora tramita en esta Sede, adjudicándole características de ´payasada´, ´ridículo´ y ´sin asidero físico´ y no explicar los argumentos que lo movieron a tamaña desmesura. Lástima que su deplorable actitud no mereció, durante la audiencia, reparo alguno del Magistrado. Al menos pudo pedirle lo que es ´de libro´ en esas circunstancias, que diera ´razón de sus dichos´. No lo hizo y así quedó la cosa".*

Fue así como el tribunal sentenciador sostuvo que, *"(l)uego de haber analizado la totalidad de la prueba producida a lo largo del debate,* […] *no cabe duda alguna en lo que concierne a la causa inmediata de la tragedia*

[…] [que] *los distintos informes periciales y técnicos, resultan contestes en cuanto a que la causa inmediata de la tragedia se vincula con la extensión de los slats".*

No obstante, consideró que *"(e)n virtud de las distintas imputaciones correspond*[ía] *también desarrollar y adentrarse en aspectos concernientes a determinar si algún otro factor desde el punto de vista del derecho penal tuvo relación de causalidad con el hecho trágico que resulta materia de juzgamiento".*

Al respecto, entendió que *"(l)a prueba producida e incorporada al debate y el propio desarrollo del juicio ha permitido acreditar la ajenidad en términos de contribución al resultado de aquellos factores que sí fueran considerados elementos de atribución de responsabilidad en etapa de instrucción. Nos referimos concretamente a la situación que se calificó como punto de partida esencial e indispensable para el posterior encadenamiento de los otros aconteceres como lo fue el engelamiento de los tubos Pitot, que en los términos de los requerimientos de elevación a juicio no pudo ser advertido en razón de la ausencia de la luz de advertencia Pitot Stall Hea*[t]*er Off en el panel anunciador de fallas de la aeronave, y todas las otras cuestiones que se vinculan íntimamente y causalmente con ello".*

Luego de ahondar en consideraciones acerca de los requisitos típicos exigidos por la figura del art. 190 del CP imputada en autos, analizó que, en el marco de los requerimientos de elevación a juicio, *"(f)ue descripto como elemento puntual y fundamental, a partir del cual se*

fue devanando la madeja de la tragedia, la situación de engelamiento de los tubos Pitot, que no pudo ser percibida por los tripulantes en razón de la ausencia de la luz de advertencia, también anunciador, de fallas de la aeronave”.

Sopesó que la CIADA, en su Informe Final, *“(c)onsideró que, del análisis de las conversaciones de ambos pilotos surge que las indicaciones de baja velocidad de los velocímetros serían similares a las registradas por el Flight Data Recorder y corroboradas por la constante preocupación del comandante respecto a la baja velocidad, y concluyeron que por su parte las indicaciones en los velocímetros no se correspondían con la velocidad verdadera de la aeronave y que esto probablemente se debía a una obstrucción total o parcial de los tubos Pitot”.*

Destacó que, en contraposición, la JIAAC *“(e)ntendió que no hubo traba de velocímetro ni engelamiento de los tubos Pitot y que la reducción de velocidad había sido real, lo que se debió al efecto de turbulencia moderada a severa y otros factores contribuyentes que llevaron al DC-[9-]32 LV WEG a volar en altura por debajo del límite inferior de velocidad de maniobra en una región aerodinámica de inestabilidad”.*

Con relación a ello, señaló que *“(e)l cuerpo pericial sostuvo que los elementos reunidos permitían concluir que no hubo traba del velocímetro, contrariamente a lo determinado por la CIADA, y que las conclusiones y el desarrollo técnico de la pericia permitían comprender que las indicaciones de baja velocidad y el elevado régimen de*

descenso registrado iban en total concordancia con las leyes de la mecánica del vuelo en la zona de inestabilidad propulsiva. En base a esas determinaciones efectuadas en el marco de la labor pericial pudieron aseverar que la hipótesis de engelamiento presentada por la CIADA al desarrollo de causa inmediata consignado en el informe final era una conjetura que no tenía un soporte técnico comprobable, ya que desde la perspectiva de los expertos estaba demostrado que el engelamiento es físicamente imposible en las condiciones de altura y temperaturas que se desarrollaba el vuelo".

Resaltó que, a ello, los peritos agregaron que *"(e)n todo el proceso de vuelo en crucero y descenso controlado, el registro de los datos en indicación de velocidad en la cabina fue siempre la correcta, demostrando así el buen funcionamiento de todos los componentes del sistema de medición, indicación y registro durante todo el vuelo hasta la pérdida de control, inicio de la caída, no habiendo sido afectados ni por engelamiento ni por microcristales de hielo, ni por eventuales fallas eléctricas".*

Destacó que, sentado lo cual, los expertos *"(s)ostuvieron y concluyeron que no hubo obstrucción u oclusión alguna en los tubos Pitot originada por falla eléctrica ni por engelamiento ni por microcristales de hielo en ninguno de los tubos Pitot que equipaban el avión siniestrado por lo que la presencia o no de la luz ámbar de aviso no guardaba relación de causalidad alguna con el accidente ocurrido en el vuelo".*

El tribunal sentenciador valoró, entonces, que *"(l)os peritos desarrollaron diversos argumentos en su Análisis Comparativo que fue acompañado de estudios propios y de terceros, (como Anexos incorporados a aquél) y se han sometido a preguntas de confrontación, refutación y aclaración en el marco de las dieciocho audiencias del coloquio, por lo que reúnen la calidad, cualidad y profusión suficientes para desplazar esa mera probabilidad que sostuviera la CIADA".*

Agregó que, *"(d)urante las audiencias, el cuerpo de peritos abordó todo lo vinculado con la situación del velocímetro del puesto del comandante y concluyeron que no se había trabado, pese a la expresión que quedara grabada en el VDR".*

Sobre el particular, meritó que los especialistas *"(E)xplicaron de qué manera se pudo comprobar que luego de mostrar un descenso progresivo de la velocidad, durante 25 segundos previos a dicha expresión se verificaba una velocidad prácticamente constante, coincidente con los registros del Flight Data Recorder, y que segundos después muestra su aumento paulatino; tras ello sostuvieron a modo de argumento, y de hipótesis, que de continuar se habría evitado el accidente, y que toda esta secuencia se mantuvo hasta que se lleva a cabo la extracción, que consideraron extemporánea, de los slats, que fue lo que originó, según el cuerpo pericial, la pérdida de control de la aeronave".*

Asimismo, ponderó que ellos también *"(s)e explayaron con holgura sobre el argumento de la*

inexistencia de fallas eléctricas en el sistema de calefacción, lo que habría significado una señal de falla en numerosos instrumentos del avión, los que, de contrario, fueron abundante y comprobadamente utilizados por la tripulación durante todo el vuelo y agregaron también el argumento de que el calefactor del Pitot del comandante, al estar conectado con la barra de emergencia […] *siempre recibió energía eléctrica para su calefacción, lo que aseguraba el normal funcionamiento de su instrumental"*.

En definitiva, enfatizaron en que "*(L)a conclusión a la que arribó el cuerpo pericial* […] *es que no hubo obstrucción ni oclusión por engelamiento en ninguno de los tubos Pitot que equipaban al avión siniestrado, ni tampoco hubo falla eléctrica en el sistema de calefacción de dichos tubos Pitot, todos los cuales funcionaron correctamente"*.

Por consiguiente, sobre la base de lo señalado en el análisis técnico comparativo y de las demás pruebas producidas durante el debate, descartaron que la ausencia de la luz ámbar de advertencia de fallas en los tubos pitot de la aeronave matrícula LV-WEG puediera ser considerada como un factor que guarde, "*(e)n términos estrictamente jurídicos, nexo de causalidad con la tragedia"*.

Pues, bien, a partir de las profusas consideraciones hasta aquí reproducidas, observamos que la parte recurrente no logra conmover el análisis probatorio

que el tribunal sentenciador efectuó, el cual se presenta íntegro y contundente.

Efectivamente, de las transcripciones que anteceden se desprende que la sentencia recurrida se sustentó en el examen de los fundamentos y las conclusiones del informe técnico comparativo, de las declaraciones testificales ofrecidas durante el debate por los peritos intervinientes en su confección, de la declaración testifical brindada por el piloto del vuelo de Aerolíneas Argentinas 1300 la noche del 10 de octubre de 1997 y de los demás elementos probatorios vinculados con los asuntos técnico-aeronáuticos relevantes abordados durante las audiencias de debate.

Es que las características propias del caso exigen la adopción de una visión de conjunto del material probatorio y un criterio amplio al momento de su valoración que permita integrarlo y armonizarlo de forma conglobada, exigencia que fue respetada en la decisión opugnada al tomar en consideración los numerosos y variados elementos de prueba que fueron individualizados párrafos más arriba.

Es prioritario subrayar que el tribunal sentenciador no se limitó a adoptar de manera irreflexiva y acrítica los fundamentos y las conclusiones del informe técnico comparativo, tal y como alegó la parte recurrente, sino que -muy por el contrario- los magistrados intervinientes llevaron a cabo una ponderación exhaustiva y contrastada de los diversos elementos de prueba producidos durante el debate.

Ciertamente, baste con examinar la confrontación que la sentencia recurrida realizó entre las opiniones técnicas y las declaraciones testificales brindadas por la mayoría de los expertos intervinientes en la confección del informe técnico comparativo, por un lado, y aquellas del perito piloto Lupiáñez, quien se expidió en disidencia, por otro, para advertir que las discordancias entre los dictámenes periciales fueron solventadas por el tribunal sentenciador de manera lógica y coherente, a la vez que su razonamiento estuvo exhaustivamente motivado en la prueba producida en el debate.

Al respecto, hemos de destacar que el pronunciamiento puesto en crisis valoró como un elemento dirimente la circunstancia que las opiniones brindadas por la mayoría de los peritos intervinientes estuvieron respaldadas por evidencia científica debidamente acreditada, mientras que el perito piloto Lupiáñez no sustentó sus afirmaciones sobre elementos empíricos adecuadamente comprobados según las reglas del conocimiento, en general, y de la disciplina aeronáutica, en particular.

Lo antedicho deviene especialmente relevante en cuanto refiere a la alegada existencia de condiciones de engelamiento que el vuelo AU 2553 habría encontrado la noche del 10 de octubre de 1997, con anterioridad al accidente, y también respecto de la afirmación que del registrador de datos de vuelo (FDR) recuperado no surgiría un aumento en la velocidad indicada (IAS) antes de que la aeronave LV-WEG entrara en su fase de vuelo descontrolado.

En efecto, acerca del fenómeno del engelamiento de los tubos pitot, el tribunal *a quo* ponderó las declaraciones testificales de los peritos De Ceglia (ingeniera aeronáutica), Dávila (ingeniero mecánico aeronáutico), Molina (ingeniero aeronáutico), Guidobono (ingeniero aeronáutico) y Pérez (piloto), quienes -aunado a sus conocimientos técnicos- basaron sus opiniones sobre la individualización y análisis, entre otros elementos, de la circular de asesoramiento AC91-74 de la FAA, el reporte meteorológico Pronarea de Ezeiza con los datos meteorológicos recabados para la zona y la hora correspondientes al vuelo AU2553, la Nota Técnica 1855 emitida por la NACA (actualmente NASA) de marzo de 1949 (*Recommended Values of Meteorological Factors to be Considerates in the Design of Aircraft Ice-Prevention Equipment* - "Valores recomendados de factores meteorológicos a ser considerados en el diseño de equipamiento para la prevención de la formación de hielo en aeronaves", la traducción es propia-), la precisión de las condiciones necesarias para la constatación de fenómenos de engelamiento de la FAA en 1964 obrante en su norma FAR Part 25, apéndice C -Condiciones de formación de hielo- (Diciembre de 1964) y los resultados de la experimentación con tubos pitot en un avión Pampa sometido a las mismas condiciones que el vuelo AU2553.

A su respecto, el tribunal sentenciador destacó que las aseveraciones de los mentados expertos estuvieron siempre sustentadas en evidencia empírica y conocimientos

ampliamente aceptados por la comunidad científica internacional.

El fallo recurrido sopesó que, como contracara, el perito piloto Lupiáñez no aportó sustento científico en apoyo de sus afirmaciones, las que además fueron reiterada y consistentemente refutadas por los demás expertos que depusieron durante el debate.

En ese sentido, en nada empece lo alegado por la parte recurrente en cuanto a las manifestaciones de los pilotos Lupiáñez y Racca en tanto, si bien ellas contradicen las conclusiones precitadas acerca de la imposibilidad de engelamiento a la altitud y temperatura que el vuelo AU2553 encontró la noche del 10 de octubre de 1997, no dejan de tratarse de relatos basados en la propia experiencia que, como tales, carecen del asidero metodológico, técnico y objetivo con el que sí cuentan los informes tomados en consideración por la mayoría pericial del informe técnico comparativo.

Por su parte, las opiniones de los expertos tomadas en consideración por la sentencia puesta en crisis abordaron lo manifestado por el piloto del vuelo 1300 de Aerolíneas Argentinas, Guillermo Francisco Soriano, quien aquella noche del 10 de octubre de 1997 transitó una localización cercana a la del vuelo LV-WEG y aseveró haberse topado con condiciones de engelamiento, y descartaron que ello pusiera en entredicho la hipótesis ofrecida por la opinión pericial mayoritaria en cuanto a que la aeronave LV-WEG no enfrentó dichas condiciones de engelamiento aquella noche, porque -dicho llanamente- el

vuelo de Aerolíneas Argentinas atravesaba una etapa de vuelo distinta y, por ende, una altitud diferente a la del vuelo AU2553, lo que situaba a ambas aeronaves en condiciones disímiles que, a los efectos de constatar la posibilidad de engelamiento, resultan dirimentes.

Por lo tanto, los agravios traídos por la querella no sólo no revisten la entidad suficiente para tener por acreditada una arbitraria valoración de la prueba pericial, sino que además, en cuanto refiere al contenido de la declaración testifical del piloto Soriano, ellos resultan la reedición de cuestiones que ya han recibido acabada respuesta por parte del tribunal sentenciador, al tiempo que la parte impugnante no logra arrimar elementos novedosos para desarticular el razonamiento ni las conclusiones del pronunciamiento impugnado al respecto.

A más de lo expuesto, de la atenta lectura de la pieza impugnada, advertimos que el tribunal sentenciador también tomó en consideración las manifestaciones de los expertos acerca de la posible falla eléctrica de alimentación de los tubos pitot, así como de las chances de que el vuelo AU2553 se hubiera topado con micro-cristales de hielo que hubieran incidido en una potencial falla de las lecturas de velocidad indicada (IAS), para descartar que dichas hipótesis tengan fundamento y, por ende, capacidad de convicción que resulte atendible.

A su vez, resulta ineludible manifestarnos respecto de las afirmaciones de la parte recurrente

relacionadas con la recopilación de datos efectuada por el FDR del avión LV-WEG.

Cabe recordar que la impugnante aseveró que dicha recolección fue incorrecta y que, debido a que la mayoría de los expertos intervinientes en el informe comparativo la tomaron por cierta, entonces las conclusiones a las que los nombrados arribaron son incorrectas.

Sobre el particular, pondremos de relieve que la sentencia recurrida brindó abundantes razones para concluir que el registro de datos del FDR resultaba confiable, basadas ellas en las declaraciones testificales y en los análisis ofrecidos por los peritos intervinientes al respecto.

Ciertamente, con base en sus conocimientos técnicos, en el examen conglobado de las diversas piezas de información aportadas por el FDR relacionadas con diferentes sistemas de la aeronave y en su posterior contraste con los datos recopilados por el centro de control aéreo de Montevideo (ACC-MVD) respecto de las características del desplazamiento registrado de la aeronave LV-WEG la noche del 10 de octubre de 1997, los expertos aludidos coligieron que las indicaciones del FDR resultan confiables.

Pues bien, al respecto hemos de remarcar -tal y como fue ponderado por el tribunal sentenciador- que la mayoría de los expertos intervinientes en el informe comparativo aseveraron que, instantes antes de la pérdida de las condiciones de vuelo controlado, la velocidad

indicada (IAS) de la aeronave LV-WEG registró (según surge del FDR) un incremento. Los nombrados fundaron su explicación técnica sobre las causas del accidente en dicha circunstancia.

En contraste, en su recurso de casación, la parte impugnadora, invocando manifestaciones del perito piloto Lupiáñez, aseveró que la hipótesis ofrecida por la mayoría de los expertos acerca de que el accidente se debió, entre otros factores, a una inadecuada gestión de la energía en vuelo de la aeronave LV-WEG es incorrecta, puesto que *"(l)a velocidad indicada no aumentó ni aún descendiendo con potencia aplicada"*.

Pues bien, conforme se desprende de la sentencia recurrida, el tribunal sentenciador valoró que los peritos que conformaron la opinión mayoritaria del informe técnico comparativo explicaron que "(*d)urante 25 segundos previos a* [la] *expresión* [del comandante Cécere sobre la supuesta traba de su velocímetro] *se verificaba una velocidad prácticamente constante, coincidente con los registros del Flight Data Recorder, y que segundos después muestra su aumento paulatino".*

Por consiguiente, queda claro que la postura de la mayoría de los expertos del informe técnico comparativo estuvo sustentada en los datos empíricos producidos durante el debate a partir del FDR y del CVR, mientras que las afirmaciones del perito piloto Lupiáñez y de la parte recurrente no encuentran correlato documental alguno.

Asimismo, por las razones hasta aquí expuestas, queda demostrado que las *"(a)firmaciones imposibles de*

corroborar o directamente contrarias a las constancias del Informe Final de la CIADA" sobre las que, según la parte recurrente, la opinión pericial mayoritaria habría apoyado sus conclusiones, no fueron tales, sino que ellas estuvieron sólidamente fundadas en el examen de la prueba producida durante el debate, conforme las reglas científicas relevantes y pertinentes al caso. Y así fue valorado por el tribunal sentenciador.

De tal modo, constatamos que la sentencia recurrida se adecuó a la doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación conforme la cual cabe reconocer validez a las conclusiones de los peritos para la decisión de aspectos que requieren apreciaciones específicas de su saber técnico, de las que sólo cabría apartarse ante la evidencia de errores manifiestos o insuficiencia de conocimientos científicos (Fallos: 320:326; 341:180).

De otra parte, en cuanto refiere a los cuestionamientos que dirigió la recurrente contra los peritos intervinientes en la confección del informe técnico comparativo, dable es destacar que, no solamente la parte querellante tuvo la oportunidad de proponer peritos de parte -tal y como fue señalado en la sentencia impugnada-, sino que además la recurrente no aportó elemento de convicción alguno que trascienda lo meramente especulativo ni que permita, por lo tanto, tener por cierto que los expertos que fueron convocados al presente proceso incurrieron en actitud alguna de falta de imparcialidad, objetividad, desinterés o insinceridad, como alega.

Por el contrario, según se desprende del análisis que antecede, se advierte que los referidos profesionales en todo momento brindaron sustento científico para sus dictámenes, al tiempo que sus análisis del caso superan con creces los estándares de logicidad exigibles al efecto.

Al respecto, huelga apuntar que la circunstancia que las conclusiones del informe técnico comparativo vayan en idéntico sentido que las formuladas por la JIAAC en sus observaciones al informe final de la CIADA no implica, en sí misma, que aquellas hayan sido adoptadas de manera acrítica, como la querella parece sugerir en su recurso de casación.

En ese orden de ideas, agregaremos que las objeciones de la parte impugnadora vinculadas con que el tribunal sentenciador omitió considerar las declaraciones testificales de los investigadores de la CIADA brindadas durante la instrucción; el momento en que el sistema de anti-hielo de los motores fue activado por los pilotos Cécere y Núñez; la posibilidad de que la sonda EPR de los referidos motores estuviera bloqueada por presencia de micro-cristales de hielo; los asientos sobre la llave selectora del sistema de calefacción de los tubos pitot; y los informes de Charles Leonard y Max Vermij, no logran acreditar que la sentencia bajo revisión presente saltos lógicos ni que haya dejado de lado el análisis de piezas probatorias dirimentes para la solución del caso sometido a estudio.

Es que la parte recurrente no precisa de qué manera dichos elementos de convicción podrían dar lugar a un discurrir lógico alternativo al expresado por el tribunal sentenciador, de modo tal de lograr desvirtuar el razonamiento de la sentencia objetada.

Similares consideraciones corresponden respecto del agravio relacionado con la falta de consideración de los factores sistémicos de la aeronáutica nacional a la época de los hechos. Ciertamente, de la simple lectura del fallo opugnado, se aprecia que los cuestionamientos de la parte recurrente son la reedición, aquí también, de planteos ya formulados durante la etapa de juicio, que obtuvieron una profusa y fundada contestación de parte del tribunal sentenciador.

Por lo demás, las críticas esbozadas por la parte recurrente respecto de que el tribunal sentenciador omitió considerar la postura del perito piloto Lupiáñez carecen de asidero alguno, en tanto el fallo impugnado dio cuenta de las referidas opiniones y las sometió a un profundo escrutinio, contrastándolas con las constancias probatorias producidas a lo largo del debate, entre las que se destacan -como ya ha sido señalado- las deposiciones de los demás expertos convocados al presente proceso, cuyos análisis técnicos sirvieron de base para descartar las conclusiones de Lupiáñez.

A la par, observamos que los cuestionamientos formulados acerca del valor probatorio otorgado al Informe Final de la CIADA y la alusión a una presunta contradicción en que la sentencia opugnada habría

incurrido al respecto, pasan por alto que el tribunal sentenciador ponderó las previsiones del art. 3.1 del Convenio de Chicago, del cual se desprende que el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes en el marco de dicho instrumento internacional será la prevención de futuros accidentes e incidentes y que el propósito de dicha actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad de persona alguna.

Correctamente entendida, la disposición aludida prevé que los mecanismos que el referido Convenio pone en marcha tienen por función la averiguación de los extremos fácticos vinculados con las circunstancias que hayan conducido al accidente o incidente que se investigue, para de tal modo, mediante su adecuada comprensión, prevenir futuros accidentes e incidentes.

La determinación de la responsabilidad penal queda reservada a los cursos legales que el Estado signatario eventualmente concernido prevea al efecto.

En ese contexto, nada obsta que las averiguaciones que se hayan realizado en el marco de la referida investigación sean luego incorporadas, observando las debidas formas legales, al proceso penal para coadyuvar entonces al esclarecimiento de lo sucedido.

Por ende, entendemos que la crítica de la querella respecto de la valoración que se realizó del informe final de la CIADA y, por derivación, de las observaciones de la JIAAC y del informe técnico comparativo, no encuentran asidero.

A mayor abundamiento, advertimos que la aseveración de la parte impugnadora acerca de que *"(a) la luz de las normas internacionales antes aludidas, el único documento válido que precisa y determina las causas del accidente aéreo resulta ser el Informe Final de la CIADA"* resulta desacertada, toda vez que no solamente no precisa en qué previsión del Convenio de Chicago dicha afirmación se sustentaría, sino que además ella contradice los principios fundamentales del proceso penal, regido por el principio de verdad material y de amplitud probatoria.

En esa línea, la postura de la parte impugnadora según la cual los estudios llevados a cabo por el Estado de matrícula (la República Argentina, en el caso que nos ocupa, a través de la JIAAC) no se encontrarían validados o reconocidos por el Estado del suceso (la República Oriental del Uruguay), de modo tal que -siempre según la querella- las referidas constataciones empíricas no resultarían prueba válida, también carece de sustento normativo alguno y se encuentra reñida con los aludidos principios procesales de verdad material y de amplitud probatoria, por lo que debe ser desestimada.

En otro orden de ideas, las consideraciones acercadas por la parte recurrente en lo atinente a la conducta de las autoridades argentinas en el marco de la investigación desarrollada conforme el procedimiento previsto por el Convenio de Chicago escapan, por su naturaleza, al objeto del presente proceso, y la querella no ha logrado acreditar -ni se advierte- que ellas guarden relación directa con la valoración probatoria puesta en

entredicho, razón por la que los agravios en cuestión no resultan atendibles.

Arribados a esta instancia de análisis, estimamos que la parte recurrente no ha logrado fundamentar adecuadamente la arbitrariedad en la valoración probatoria que alega. En efecto, en su recurso de casación, aseveró que el tribunal sentenciador empleó las observaciones de la JIAAC como *"(l)a única verdad"*, descartó *"(d)e pleno"* la ponderación por ella propuesta, e incurrió en un examen sesgado de los elementos de convicción producidos en el debate. Sin embargo, por las razones expuestas en los párrafos precedentes, colegimos que tal postura se presenta como infundada, en tanto ha sido acreditado que el tribunal sentenciador se expidió con base en un análisis objetivo, integral y conglobado de la prueba.

En ese sentido, luce claro que la sentencia recurrida explicó el sentido y el valor que adjudicó a cada una de las probanzas, al tiempo que la parte recurrente tampoco demuestra que se haya prescindido de elemento alguno que pudiera ser considerado decisivo para la correcta solución del caso.

Por todo ello, el decisorio atacado evidencia una exégesis completa del plexo probatorio reunido, el cual fue debidamente analizado conforme la sana crítica racional, observando las reglas de la lógica, los conocimientos científicos y las máximas de la experiencia.

El temperamento recurrido no contiene transgresiones o defectos lógicos, sino que, por el

contrario, se encuentra sustentado en las circunstancias probadas durante el juicio y sus conclusiones constituyen la derivación necesaria y razonada de ellas.

XI.c.iii. Excluida la incidencia de los tubos pitot en el accidente, el tribunal sentenciador se abocó a examinar la situación de cada uno de los imputados en autos y sopesar si *"(e)l tipo penal* [del art. 190, inc. 3°, del CP] *puede ser acreditado en la realidad fáctica de los acontecimientos".*

Dicho análisis puede diferenciarse según que los nombrados hubieran sido miembros del directorio de Austral (Manuel Ángel Morán, Walter Antonio Hayas, Mario Daniel Cardoni, Fernando José Francisco Mayorga, Ángel Rafael Sanchís Herrero, Francisco Javier Monzón, Mario Víctor Sruber y Gabriel Mario Pérez Junqueira), integrado las gerencias de la empresa aludida (Javier Losa de la Cruz, Ricardo Embón, Pablo Alfredo Chini, Norberto Hugo Nieves, Jorge Belarmino Fernández y Enrique Ventura de Anchorena), desarrollado actividades relacionadas con la instrucción y habilitación de los pilotos Cécere y Núñez (Andrés Arribillaga, Carlos Horacio González, Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny) o formado parte de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad -DNA- (Norberto Alfredo Sotelo Ossa, Edgardo Alfredo Sánchez Ara, Hugo Alberto Adib y Carlos Adrián Carmenini).

Del directorio de Austral y de su asesor legal.

Respecto de los miembros del directorio de Austral y de su asesor legal, Manuel Ángel Morán, Walter Antonio Hayas, Mario Daniel Cardoni, Fernando José

Francisco Mayorga, Ángel Rafael Sanchís Herrero, Francisco Javier Monzón, Mario Víctor Sruber y Gabriel Mario Pérez Junqueira, dable es señalar que el tribunal *a quo* ponderó que *"(l)a actividad aeronáutica, en miras de la seguridad, se halla reglamentada hasta el más mínimo detalle, a su vez cada área se encuentra delimitada con suma precisión y en ellas se desempeñan especialistas".*

Valoró que *"(C)ada uno debe ceñirse al papel que le fija el Código Aeronáutico y las reglamentaciones respectivas, y no pueden ni opinar ni hacer algo distinto ni hacer lo que les parece, tienen que hacer lo que corresponde según la normativa".*

En ese sentido, remarcó que *"(l)a querella ha pretendido imputar penalmente al Directorio con fundamento, únicamente, en el cargo o lugar que ocupaban, lo cual, obviamente, no es suficiente desde la mirada de la atribución de responsabilidad penal".*

Sopesó que *"(s)in deberes no es posible fundar una imputación. Entonces, si aquéllos, en 1994, decidieron la adquisición del avión siniestrado, en ese momento ¿cuál era el riesgo prohibido que puso en peligro las vidas de la tripulación y los pasajeros?".*

Enfatizó que *"(a)mén de no haber sido cuestionado, sino admitido por la parte querellante, quedó demostrado que el avión había volado en Europa sin inconveniente alguno durante años y además tuvo todas las certificaciones y cumplió todos los requisitos fijados reglamentariamente cuando llegó al país".*

Analizó que "*(a)demás de no existir relación causal entre la inexistencia de la luz ámbar con el accidente,* […] *y además de no existir tampoco la imputación objetiva por inexistencia de riesgo jurídicamente desaprobado* […] *los directores no incumplieron deber alguno que les cupiera por el cargo que detentaban*".

Puntualizó que "*(l)a querella no ha concretado los deberes puntualmente omitidos por cada uno de los directores, ni describió en qué consistieron esas inacciones ni las fechas en que cada una de dichas omisiones respecto de cada uno de los directores, habrían tenido lugar*".

Recordó que la acusación particular sostuvo que existió una coordinación en el actuar del directorio y, al respecto, valoró que "*(l)os miembros de aquél, en su mayoría, no se conocían, incluso algunos de ellos no se habían visto en toda su vida ni, cabe resaltarlo, tampoco esa querella aportó evidencia alguna de que entre ellos, todos o algunos, hubiera habido comunicaciones telegráficas, mensajeriles, colombófilas ni informáticas de ninguna naturaleza que verificara conexiones o conversaciones comunes, lo que habría hecho salir a la luz ese acuerdo de voluntades, esa comunidad de intereses entre ellos que los moviera a hacer o no hacer algo a lo que estaban obligados, de acuerdo a sus funciones, para provocar el desastre aéreo que nos ocupa*".

A propósito de ello, resaltó que "*(C)onsta en las actas de las reuniones de directorio que no se incluyó*

ninguno de los puntos que según la querella fueron la causa del accidente; ni se cuestionó o debatió sobre la legalidad de la legitimación de la certificación de aeronavegabilidad o la formación de los pilotos en general o de Núñez y Césere, en particular".

Fue entonces que el tribunal sentenciador, *(p)or no haber demostrado la Acusación Particular los hechos por los que atribuyó responsabilidades criminales a los miembros del Directorio de la Empresa Austral Líneas Aéreas",* concluyó que *"(h)abrán de ser absueltos Manuel Ángel Morán; Walter Antonio Hayas; Mario Daniel Cardoni; Fernando José Francisco Mayorga; Ángel Rafael Sanchis Herrero, Francisco Javier Monzón y Mario Víctor Sruber".*

De otra parte, en cuanto refiere a la situación particular de Gabriel Mario Pérez Junqueira, meritó que *"(p)or sus funciones de asesor legal del Directorio le caben las mismas consideraciones que a los miembros del directorio"* y agregó ulteriores consideraciones.

Así, apuntó que *"(L)a acusación no pudo demostrar c*[ó]*mo un abogado en función de asesoramiento del directorio pudo tener vinculación con la aeronave siniestrada".*

Se explayó con relación a que *"(E)l servicio jurídico prestado por el nombrado fue confirmado por los testimonios de Alejandra Bradley, compañera suya en Austral y de Alberto Tenaillon, que también con motivo de su prolongado contacto profesional, pudo dar fe de cuáles eran los límites específicos de su actividad".*

Ahondó en que, al margen de su actuación en calidad de abogado, "*(t)ambién se ha tratado de involucrarlo por su intervención en el directorio de la empresa. Sin embargo, en este caso la acusación no identificó absolutamente ningún acto del directorio de Austral vinculado directa o indirectamente con la aeronave accidentada y que tuviera la intervención de Gabriel Pérez Junqueira*".

Ponderó que, por el contrario, "*(e)l acta de directorio del 7 de octubre de 1994, en la cual se aprobó la compra de los aviones* […] *en la última página, donde figuran las firmas y los presentes, hay un sello aclaratorio del gerente legal que compareció a esa reunión. Y no es Pérez Junqueira, así que no intervino siquiera en la compra de los aviones. Ni tampoco firmó el contrato de compraventa y lo mismo podemos argumentar a su respecto que con relación a los miembros del directorio; no mostró la querella rastro alguno de comunicaciones de ningún tipo entre él y los directores tendiente a acreditar su adhesión al supuesto y etéreo plan común y el propósito de Pérez Junqueira de, por obra u omisión, poner en riesgo, ni menos aumentar, el riesgo propio al que estaba sometida cada aeronave que operaba en la Empresa Austral*".

Por ende, dedujo que "*(n)o pudo acreditar la querella la imputación formulada en contra de Pérez Junqueira*".

<u>De los integrantes de las gerencias de Austral</u>.

Luego, el tribunal sentenciador examinó la situación de aquellos imputados vinculados con las gerencias de Austral a la época del hecho.

- *Javier Losa de la Cruz.*

Así, inició por abordar las circunstancias del caso relacionadas con Javier Losa de la Cruz.

Memoró que la querella acusó al nombrado "*(a) cargo de la gerencia área técnica de Austral y dijo que su cargo tenía una proyección bifrontal, ya que hacia el exterior actuaba como representante técnico de Austral ante la autoridad aeronáutica de aplicación; e internamente la trascendencia del cargo surgía claramente del manual de procedimientos de mantenimiento*".

Hizo hincapié en que Losa de la Cruz "*(E)ra responsable ante el gerente general/ vicepresidente ejecutivo de la empresa en funciones y sus responsabilidades como representante técnico ante la DNA incluían mantener una organización capaz de llevar a cabo el mantenimiento y las funciones pertinentes, de proveer aeronaves aeronavegables, confiables, limpias, a tiempo para los vuelos y de supervisar todos los procedimientos de mantenimiento que se realizan, las instalaciones, los equipos de tierra, las escalas y el personal (Capítulo 1.4.1 de dicho manual)*".

Trajo nuevamente a colación que "*(e)n el análisis de la causalidad del suceso se ha desarrollado in extenso la falta de vinculación fáctica entre la inexistencia de la luz ámbar y el accidente, sin perjuicio*



de lo cual se agregarán unas líneas a la situación individual del imputado Losa de la Cruz".

En ese orden, justipreció que "*(P)ara imputarle responsabilidad penal al nombrado debe haber creado o aumentado un riesgo jurídicamente desaprobado, mas si su actuar se halló dentro del riesgo permitido, tal como se explicará, ello resulta jurídicamente inaceptable".*

Describió que "*(E)s una percepción de la ciencia dominante el hecho de que el Estado, en particular el Estado moderno, ha asumido permanentemente cada vez más la tolerancia de actividades que importan un riesgo, incluso a veces sumamente alto. Cuando la actividad está regulada minuciosamente, como la actividad aeronáutica, entonces con la aplicación correcta de las reglas de competencia propias del riesgo permitido es relativamente sencillo encontrar la solución adecuada".*

En tal cometido, valoró que "*(E)l decreto nro. 1496 de 1987, en su artículo 2°, es sumamente significativo a los efectos de averiguar los límites del riesgo y su aplicación en la determinación de la responsabilidad penal de Losa de la Cruz, pues faculta al Ministerio de Defensa para que, a través de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, aplique el Reglamento de Aeronavegabilidad al que se refiere el artículo 1° y la eventual adaptación, modificación o complementación del mismo".*

Ilustró que "*(C)oncede dos competencias a la autoridad aeronáutica, se la designa como autoridad de aplicación del Reglamento de Aeronavegabilidad; y se le*

delega la competencia legislativa en materia de reglamentación de aeronavegabilidad".

En esa línea, precisó que "(*L*)*a DNA tenía a la época del accidente la facultad delegada por el Poder Ejecutivo Nacional de establecer el Reglamento de Aeronavegabilidad a aplicar en los casos de certificación de aeronaves, las normas que estimare pertinentes y además interpretarlas conforme a las facultades conferidas por la ley".*

Valoró que, en aplicación de dichas facultades, "(*s*)*e expidió en primer término un certificado tipo 9301, de diciembre de 1994. Primero el certificado se emite a nombre de McDonnell Douglas Corporation que corresponde exclusivamente a la relación fabricante autoridad de aplicación argentina".*

Estimó que, por lo tanto, "(*A*)*ustral no tiene absolutamente ninguna injerencia en el trámite del certificado tipo, ni mucho menos por supuesto el área técnica".*

Destacó "(*e*)*l distanciamiento del área técnica de Austral respecto de la emisión y trámite del certificado, con lo cual todas las objeciones, e incluso denuncias atinentes a la burocracia interna del organismo público, no tienen absolutamente ningún punto de contacto con el área técnica de la empresa".*

Enfatizó en que "(*T*)*oda modificación de la norma original de fabricación requiere una directiva de aeronavegabilidad y la autoridad americana, la Federal Aviation Administration, nunca emitió una directiva de*

aeronavegabilidad que hiciera mandatorio los boletines de servicio del fabricante. Por lo cual el fabricante pudo sentirse libre de pedir la certificación de aviones que no contenía la luz ámbar. Así, en esas condiciones, la autoridad de aplicación argentina, a través del organismo de certificación, emitió el certificado tipo en las condiciones que le fueron requeridas y en ejercicio de las competencias expresas que les concedía el decreto 1496".

Asimismo, detalló que "*(A) partir del certificado tipo fue emitido casi inmediatamente el certificado de aeronavegabilidad estándar, que ya sí se refiere a la aeronave accidentada en particular. Es decir, en todo momento la organización técnica de la empresa se atuvo a los actos públicos y a los documentos de igual naturaleza emanados por el organismo competente del Estado".*

A su turno, acerca de la lista de equipo mínimo (MEL), ponderó que fue "*aprobada por la autoridad de aplicación en el mes de agosto de 1997* [y] *permitía, en forma específica, la aeronavegación de una serie de aviones que no tenían instalada la luz de advertencia, entre ellos el accidentado".*

Tomó en consideración que "*(L)a DNA competente con facultades delegadas para certificar la circulación de los aviones en el país, aseguró a la organización técnica de la empresa que podía operar el avión pues estaba certificado conforme a todas las reglas propias de la actividad, y específicamente las de la sección 25 DNAR".*

Aún más, puso de resalto que "*(L)a Dirección Nacional de Aeronavegabilidad en tanto se expresa o manifiesta a través de actos administrativos estatales, goza de la presunción de legalidad propia de ellos. Y además con relación al usuario del sistema tienen calidad fedataria absoluta, por lo tanto, el operador, más específicamente su área técnica no tienen competencia para investigar, revisar, cuestionar o no ejecutar las decisiones adoptadas por el Estado en ejercicio de sus facultades, lo cual decanta en que la actuación permanente del área técnica siempre fue dentro del ámbito del riesgo permitido, máxime que también funciona a favor de Losa de la Cruz el llamado principio jurídico de confianza".*

En ese orden de ideas, sostuvo que "*(L)oza de la Cruz podía confiar en el comportamiento correcto del otro partícipe, la autoridad estatal, en la medida en que no hubiese un indicio de que se estuviese actuando incorrectamente. Y en particular no había ningún motivo o razón plausible para que el operador desconfiara de la certeza de los actos de autoridad que aseguraban el vuelo seguro de la aeronave. Es más, la experiencia de más de veinte años de vuelo en los cielos europeos sin tener instalada la luz ámbar, sin accidente alguno, incrementaban su confianza".*

En definitiva, el tribunal sentenciador concluyó que "*(l)ejos estuvo la acusación privada de verificar la existencia de obrar doloso de Javier Losa de la Cruz, Gerente del área técnica de la empresa quien está completamente exento de responsabilidad penal ya por el*



juicio objetivo que procede de la estimación del riesgo permitido lo ampara y por eso será absuelto".

- *Ricardo Embón y Pablo Alfredo Chini.*

Seguidamente, se abocó a la situación de Ricardo Embón.

Memoró que la querella acusó al nombrado "*(a) cargo de la gerencia de planeamiento e ingeniería de Austral que, a su vez, dependía del área técnica y sostuvo que era responsable de la planificación de todo el mantenimiento programado de la aeronave y de asegurar que fuera atendida por los ingenieros para conseguir la máxima seguridad y confiabilidad al mínimo costo, conforme el capítulo 1.17.1 del manual de procedimientos de mantenimiento de la empresa Austral".*

El tribunal *a quo* ponderó que "*(e)l punto del mantenimiento de las aeronaves ha sido tratado por varios de los testigos, entre ellos el piloto Alejandro Botana quien, junto con Pérez Almada, fueron quienes volaron el avión siniestrado con anterioridad ese mismo día e hicieron entrega de ese avión a los pilotos Cécere y Núñez. Botana afirmó en su declaración que el avión no presentaba novedades, que él nunca había tenido problemas con la aeronave y aseveró que en esa fecha la calefacción de los tubos Pitot funcionaba correctamente".*

Adunó que "*(S)obre la cuestión específica sostuvo que el mantenimiento de las aeronaves en Austral era bueno por lo que siempre había volado tranquilo y acotó que cada vez que un piloto se sentaba en un avión debía hacer una verificación de todos los sistemas y*

respecto del avión siniestrado afirmó que era muy bueno aerodinámicamente".

Expuso que, por su parte, "*(C)arlos Pérez Almada afirmó que ese avión no tenía novedades sobre anomalías ni siquiera diferidas y afirmó que no volaba ningún avión que no estuviese en condiciones. Dijo que las aeronaves en Austral estaban bien mantenidas y que la ´gente de mantenimiento´ siempre fue muy dedicada al seguimiento de las fallas y por otro lado que la empresa nunca tuvo una política de ahorrar costos en ese rubro".*

Destacó lo explicado por el testigo referido en cuanto a que "*(e)l DC-9 era un lindo avión para volar, adecuado para hacerlo en la ruta Posadas Aeroparque y puntualizó que el radar meteorológico cumplía sus funciones sin problema y que con él había evitado varias tormentas además de que era una máquina con un buen comportamiento en la tormenta".*

Agregó que, en cuanto a las inspecciones a la aeronave, "*(d)ijo que eran diarias y que en cada escala también había inspecciones de tránsito y que cuando terminaba la jornada se le hacía una inspección diaria más extensa que la de tránsito y precisó que, en concreto, el DC-9 32 LV WEG, el día del siniestro había tenido siete inspecciones, seis de tránsito y una nocturna antes del desastre".*

Por último, resaltó que, con relación a la existencia de la luz ámbar de alarma en las aeronaves, "(*a)claró que durante varios años* [había volado] *sin ella*

y que nunca habría sufrido inconveniente alguno por esa carencia".

De otra parte, valoró que "*(e)l testigo Óscar Clemente Bazzani, mecánico de aeronaves que despachó el avión el día del siniestro, a quien le comprendían las generales de la ley por tener una demanda contra Austral, afirmó que la aeronave no presentaba novedades, ni desperfecto alguno aquel día, que él chequeó personalmente entre los instrumentos del avión, que todo estaba en condiciones. Sí se quejó de algunas faltas de repuesto en ciertas ocasiones pero, ello no obstante, siempre se despacharon los aviones en condiciones de completa seguridad para el vuelo. También aclaró que nunca recibió presiones para despachar un avión que no estuviera en condiciones".*

A su turno, sopesó que "*(M)iguel Pavano, mecánico de mantenimiento de Austral, miembro de APTA, dijo que siempre fue bueno el mantenimiento en Austral y que ningún mecánico hacía nada en contra de la reglamentación porque sabía que podían ´…ir presos…´ en caso de incumplir las normas y además que ningún mecánico firmaba el despacho de un avión cuando consideraba afectada la seguridad de vuelo, proceder que se mantenía hasta el momento en que depusiera ante el Tribunal y concluyó en que había un cronograma de inspección de aeronaves y un seguimiento de ellas".*

Aunado a lo anterior, meritó que "*(E)duardo Gabriel Perrota, comandante DC-9 de Austral, dijo que era amigo personal de Cécere, y lo calificó como un*

profesional de primera por lo que le llamó mucho la atención el accidente, porque conocía sus capacidades. Dijo que los errores son humanos, que las máquinas nunca fallan, los que fallamos somos nosotros; y volar con la luz ámbar en algunos aviones o sin la luz en otros no le trajo ninguna dificultad".

Por último, subrayó que "(*J)uan Antonio Rachello, técnico aeronáutico en Austral, jefe del Departamento de Instrucción Técnica, dijo que se daban tres tipos de curso de mantenimiento, que los aviones de la empresa eran sometidos a varios controles. Que cada vez que sale un avión se le hace una inspección pre vuelo y que también hay inspecciones diarias que se hacen todas las noches. Si se detecta alguna falla en la escala, se trata de resolver; si esto no es posible, los pasajeros son ubicados en otro avión".*

En consecuencia, consideró que "(*P)or los testimonios reseñados ha quedado claro que ni fueron demostradas por la querella ni hubo fallas de mantenimiento en la aeronave siniestrada, incluso el comandante y el copiloto que precedieron en la gestión de ella no advirtieron irregularidad alguna incluso consideraron normal la inexistencia de la luz ámbar. Incluso el día de la tragedia fue siete veces inspeccionada".*

De otra parte, con relación a Pablo Alfredo Chini, el tribunal sentenciador recordó que "*(L)a querella sostuvo que* [el nombrado] *ocupaba el cargo de gerente de aseguramiento de calidad dependiendo de Losa de la Cruz y*

supervisando a Nieves. Y que sus obligaciones eran gestionar adecuadamente las funciones de aseguramiento de calidad, conforme el capítulo 1.51 del manual de procedimiento de mantenimiento, entre ellas la de mantener relaciones públicas con la DNA colaborando a tal fin con el representante técnico y de contar con la posibilidad de delegar sus funciones en el auditor de aseguramiento de calidad pero con la expresa mención de que tal facultad no lo liberaba de sus responsabilidades inherentes, tal como surge del capítulo 1.5.1.18 del citado manual. También, conforme el capítulo 1.5.1.2, determinaba que debía dirigir el sistema de control meteorológico de Austral. En el 1.5.1.4, establece y controla el cumplimiento de las regulaciones emanadas de la DNA y procedimientos internos de Austral. Señaló que en el 1.5.1.5, dispone que se supervise la aplicación de los planes de mantenimiento. En tanto que en el punto 1.5.1.6, controla que se cumplan las recomendaciones del fabricante, normas y el reglamento DNAR. [Y que] *Chini permitió y toleró que la aeronave LV-WEG continuara operando sin la luz de advertencia exigida por las leyes vigentes, vulnerando la observancia del reglamento de aeronavegabilidad".*

Tal como adelantáramos párrafos más arriba, el tribunal *a quo* entendió que, debido a *"(l)a vinculación estrecha entre las funciones de control de calidad con la de mantenimiento, todo lo que se ha sostenido en el capítulo anterior aplica para la supuesta responsabilidad de Pablo Chini".*

En ese orden de ideas, justipreció que "*(p)or los testimonios reseñados oportunamente ha quedado claro que no hubo fallas de calidad en la aeronave siniestrada, incluso el comandante y el copiloto que precedieron en la gestión de ella no advirtieron irregularidad alguna incluso consideraron normal la inexistencia de la luz ámbar. Incluso el día de la tragedia fue siete veces inspeccionada".*

De tal modo, evaluó que "*(l)as incumbencias de Chini estaban referidas al departamento de contralor, en la supervisión de los inspectores que trabajaban en el mantenimiento en línea en el departamento de ensayos no destructivos, tarea por cierto muy alejada de quien está alerta sobre los cambios de clima en una región determinada para prevenir la aparición de fenómenos atmosféricos que afecten la aeronavegación, de donde su ajenidad con el hecho aquí examinado es ostensible".*

A lo expuesto, sumó que "*(n)i la CIADA ni la JIAAC encontraron falencias provenientes del sistema de auditoría del área técnica con el cual estaba relacionado Chini ni tampoco hicieron recomendaciones que tuvieran que ver con su actuación".*

Coligió, pues, que "*(p)or todo lo dicho aquí, sumado a lo sostenido previamente en el capítulo anterior,* […] *no ha podido acreditar la parte querellante la imputación que se formulara en su contra, ni ninguno de los hechos que la sustentaran, se habrá de emitir un fallo remisorio respecto de Pablo Chini".*

- *Norberto Hugo Nieves.*

El tribunal sentenciador recordó que "*(L)a querella sostuvo que* [el nombrado] *se desempeñaba a la fecha de los acontecimientos como auditor de aseguramiento de calidad, dependiente de la gerencia de aseguramiento de calidad ocupada por el acusado Pablo Chini*" y los demás pormenores de la imputación que la acusadora particular formuló a su respecto.

Señaló, como primer análisis, que "*(l)a imputación por parte de la querella de varios de los imputados tiene estrecha vinculación jurídico probatoria; por lo cual lo argüido para unos también resulta útil para otros, y este es el caso bajo análisis. La querella sostuvo que Norberto Hugo Nieves se desempeñaba a la fecha de los acontecimientos como auditor de aseguramiento de calidad, dependiente de la gerencia de aseguramiento de calidad ocupada por el acusado Pablo Chini, por ello todo lo ya dicho sobre los sectores de calidad y mantenimiento aplica esta supuesta atribución y si el nombrado dependía de la Gerencia de Calidad, lo sostenido como refutación respecto de Pablo Chini se ajusta en un todo a Norberto Hugo Nieves*".

No obstante, sin perjuicio de las argumentaciones comunes a otros imputados, estimó que "*(l)a responsabilidad de Nieves por su función era realizar la auditoría de calidad, que, como todo en materia aeronáutica, estaba sumamente reglada y dependía de un manual de programa de mantenimiento de Austral, respecto del cual debía sujetarse sin dar lugar a creatividad alguna*".

En ese sentido, precisó que "*(T)enía que obedecer lo que ahí decía y seguirlo al pie de la letra. No podía agregar cosas que no estuvieran o suprimir cosas que sí estuvieran. Estos dos procesos descritos en el manual de procedimiento de mantenimiento se debían ejecutar en su totalidad y nadie le ha imputado que esta ejecución fuera errónea. Por otra parte, las auditorías de calidad son procesos internos de evaluación y no abarcan relación con otras áreas de la empresa ni está en comunicación con otras cosas ni mucho menos* [en] *relación con organismos gubernamentales*".

Concluyó que, "*(a)l no haberse demostrado que la conducta de Nieves en el cumplimiento de su actividad haya estado vinculada con el desastre aéreo aquí investigado, habrá de absolverse a Norberto Hugo Nieves*".

- *Jorge Belamiro Fernández.*

A continuación, el tribunal sentenciador recordó que la querella acusó a Jorge Belamiro Fernández, quien "*(o)stentaba a la fecha del accidente el cargo de gerente de mantenimiento, que a su vez dependía del gerente del área técnica, Loza de la Cruz, y era responsable ante él por todas las actividades de mantenimiento*", en tanto "*(a)sistía, dirigía y supervisaba a todo el personal de su gerencia y comprobaba que todos los trabajos finalizados estuvieran correctamente realizados, a su vez que se hubieran confeccionado correctamente los registros, informes y formularios de inspección adecuados, conforme surge de los capítulos 1.10.1, 1.10.1.1 y 1.10.1.2 del manual de procedimiento de mantenimiento*".

Sobre el particular, meritó que *"(a)quellos conceptos ya desarrollados a favor de otros imputados del área de mantenimiento resultan más que necesarios utilizarlos aquí, mas para no caer en repeticiones nos hemos de remitir en un todo a lo ya dicho. Máxime que la estructura y metodología imputativa de la querella es idéntica para todos los casos, con algunas variantes periféricas"*.

No obstante lo cual, agregó que *"(a) su favor, en forma exclusiva, se dirá que respecto al encausado Jorge Belamiro Fernández, las responsabilidades de su área fueron cumplidas correctamente, con una aeronave aprobada con certificación de aeronavegabilidad, con sus manuales de operaciones y demás documentación aprobada por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, con su certificado de tipo, con su documentación completamente en orden sin ninguna indicación contraria de que se estuviera ante una falta o ante una ausencia de realización de alguna actividad. Nada agregó la querella al detalle de las obligaciones reglamentarias de Fernández además de su antecedente condenatorio y de su relación cronológica con Losa de la Cruz que implicara la acreditación de alguna actividad relevante en la producción de la caída en suelo uruguayo del DC-9 32 LV WEG"*.

Concluyó que, por lo expuesto, *"(s)e impone su absolución"*

- *Enrique Ventura de Anchorena.*

El tribunal *a quo* memoró que *"(L)a querella señaló que Enrique Ventura de Anchorena comenzó a*

desempeñarse como gerente en el área de Operaciones de la empresa Austral desde junio de 1997 -cuatro meses previos al desastre aéreo- y tenía a cargo la gerencia de instrucción, la gerencia de planeamiento y la jefatura de las líneas correspondientes a la flota de aeronaves de la empresa Austral, ocupándose en todo lo atinente a los pilotos, esto es: programación del trabajo, cursos, vacaciones, programación de vuelos, organización, planificación de la instrucción y dirección de todos los instructores de la empresa en coordinación con las jefaturas de línea. De modo tal que resultaba de su competencia todo lo vinculado con el entrenamiento recurrent de los pilotos y el responsable que debió asegurar que aquel se cumpliera adecuadamente cada seis meses al año.

Previo a todo análisis, el tribunal sentenciador insistió en que *"(e)l avión estaba bien mantenido, que funcionaba como correspondía, que estaba apto para volar, estaba correctamente habilitado por la autoridad aeronáutica de contralor y de aplicación de las normas, que se encontraba apto para transportar pasajeros y carga"*.

Luego, particularizó que *"(d)e las evidencias reunidas en el debate, se puede afirmar que los pilotos Cécere y Núñez se encontraban debidamente habilitados y entrenados, y que el entrenamiento de gestión de cabina CRM no había entrado en vigencia aún, una nueva experiencia en el ámbito de nuestra aeronáutica aerocomercial de transporte de pasajeros"*.

Estimó que "*(L)os pilotos estaban bien entrenados, más aún, se dijo que sobrentrenados por las horas de simulador que ya habían realizado, pues eran muy cercanas dichas horas al momento del accidente. Por otra parte, es irrefutable que Anchorena no eligió los aviones que debían volar en la empresa Austral, no los habilitó, no fue quien determinó que se hiciese un solo simulador por año, pues eso venía sucediendo desde el año 1975. El entrenamiento de gestión de cabina CRM no estaba en funcionamiento dado que no existían instructores habilitados a tal fin, y el plazo para ponerlo en funcionamiento vencía el 31/12/97*".

Complementariamente, sopesó que la acusación privada "*no presentó* […] *indicio alguno que permita determinar que Anchorena incumplió con la posición de garante que por sus funciones era de su incumbencia. Ni comprobó durante todo este debate la existencia de conducta dolosa ni culposa alguna por parte del señor Anchorena que coadyuvara que se produjera el accidente de marras*".

Consideró que, por el contrario, "*(A)nchorena no generó ningún peligro concreto para el vuelo, ni atentó contra la seguridad de la aeronave siniestrada, y no se acreditó ninguna relación de causalidad directa o inmediata por su parte. Los pilotos estaban adecuadamente entrenados, como ya fue explicado por los pilotos de Austral que depusieron como testigos en el debate, lo afirmó el Perito Piloto Martínez Junor durante el coloquio e incluso el imputado en su declaración indagatoria. De*

otra parte, los Peritos Pilotos durante el Coloquio, afirmaron, salvo Lupiañez que nada dijo, que en la época de la tragedia no se recibía entrenamiento para la salida de situaciones anormales en altura y que, normativamente, los cursos de [CRM] *se habían establecido desde medidos de 1997 pero la exigencia para su cumplimiento arrancaba en 1998 para Austral".*

Coligió que *"(L)a querella no probó cuál fue la acción o conducta concreta que, a sabiendas, y con anterioridad o contemporáneamente al 10 de octubre de 1997, habría ejecutado el señor Anchorena a los efectos de poner en peligro el avión DC-9-32, matrícula LV-WEG durante el vuelo 2553, ello para que esta aeronave se precipitara a tierra con el resultado que todos conocemos. Por lo cual se absolverá a Enrique Ventura Anchorena".*

<u>De los miembros de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad -DNA-</u>.

Si bien la defensa de Juan Manuel Baigorria ha informado el fallecimiento del nombrado, a continuación, transcribiremos las consideraciones que la sentencia impugnada realizó a su respecto, por resultar relevantes para la situación de los demás imputados integrantes de la DNA.

El tribunal sentenciador resumió que la imputación dirigida contra Baigorria se circunscribía a su presunta responsabilidad por la falta de una luz ámbar de advertencia en el tablero del avión matrícula LV-WEG y la habilitación de dicha aeronave en esas condiciones. Destacó que ninguna de las otras conductas analizadas, a



saber, la instrucción de los pilotos, los cursos recibidos, las dispensas, las condiciones laborales, "*(n)i reglamentaria ni funcionalmente estas incumbencias tenían que ver con la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, sino que estaban a cargo de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, que es otra área del mismo nivel y ambas dependientes del Comando de Regiones Aéreas. En suma, eran cuestiones ajenas a la DNA*".

Sobre la luz ámbar, valoró que "*(L)a normativa que se tomaba como referencia era tanto la estadounidense como la europea y autorizaba a la aeronave siniestrada a volar sin luz, pero con el amperímetro instalado, en cuyo caso la luz podía perfectamente estar no instalada en la aeronave*".

Recordó que, de acuerdo con la tesis de la acusación privada, la ausencia de la luz ámbar aludida "*(e)s una de las concausas del accidente, esto basado en la hipótesis de la CIADA, habría sido el engelamiento de los tubos Pitot del avión y que, por no estar instalada la luz de advertencia, una supuesta falla por ese motivo de las sondas, habría obstaculizado una lectura correcta de los velocímetros por parte de los pilotos y esto se habría constituido* [en] *una concausa del accidente*".

Reiteró que "*(F)rente a esta hipótesis, si se demostró que no ha habido presencia de hielo en los tubos Pitot, la existencia o no de la señal lumínica deja de tener relevancia en la producción de*[l] *siniestro. Es decir, si no hubo engelamiento en las sondas, no hay*

relación de causa y efecto entre la falta de una luz ámbar y el resultado dañoso".

Descartada la relación de causalidad entre la falta de la luz de aviso de falla de los tubos pitot en el tablero de la aeronave de matrícula LV-WEG y su accidente la noche del 10 de octubre de 1997, el tribunal sentenciador continuó por analizar la faz normativa que, según consideró, excluía la responsabilidad penal de Baigorria (f.).

Así, manifestó que el decreto 1496/87 *"(d)ispone la adopción de normas y procedimientos relativos a la aeronavegabilidad que iban a conformar el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina y que estarían integrados en el anexo 1. Mas ese Anexo no integró el decreto que recién entró en vigencia en el mes de septiembre del año 1999 y durante el período que va del año 87 al 99, las autoridades de la Fuerza Aérea, a través de los organismos correspondientes, en el caso la DNA. Y ésta tomó y elaboró solo algunas partes de las normas FAR, e incorporó también a nuestra normativa disposiciones de otros países y algunas propias, las que, a la postre, conformarían el anexo 1 que constituyó el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina, (hoy DNAR)".*

Sobre el particular, meritó que, *"(a)unque se crea, el DNAR no es el FAR"*. Explicó que *"(É)ste solamente se aplica en Estados Unidos y para aeronaves de matrícula estadounidense, por lo que las normas FAR no obligan a nuestro país, salvo que haya una expresa incorporación de ellas por una disposición normativa de nuestro país".*

Por consiguiente, justipreció que resulta *"(i)napropiado sostener su aplicación y la vigencia de las normas FAR en la República Argentina antes de septiembre del año 1999. Lo obligatorio en nuestro país es todo precepto que dicte la autoridad argentina competente (DNAR). Ocurrió que en tanto hasta aquélla fecha de 1999, las normas FAR fueron tomadas simplemente como una referencia, como un modelo, como una guía a seguir. Y por ello, solo una parte de esas normas FAR, traducidas y adecuadas, se constituyeron en obligatorias cuando se integraron al Reglamento de Aeronavegabilidad en el anexo 1, en el año 1999, mediante la disposición DNA 213 de ese año"*.

Estimó que, hasta ese momento, *"(n)o era posible hablar de incumplimiento de normas, sencillamente porque las normas que se tomaban como referencia no eran ni mandatorias ni obligatorias"*.

Expuso que, en Estados Unidos, *"(H)asta el año 1964 regía allí obligatoriamente la CAR 4b.640 protección contra hielo, que no exigía información de precaución tal como luz ámbar o equivalente. Posteriormente en 1965, la CAR 4b fue recodificada en la nueva FAR 25 y la sección CAR 4b.640 tuvo su correspondencia con la sección 25.1419. Un avión certificado con anterioridad de la norma FAR 25, no podía ser certificado por esa norma, y debía serlo por la CAR 4b. Cuando la autoridad estadounidense establece la FAR 25, no se podía exigir que un avión certificado por CAR 4b cumpliese en un todo con la FAR 25, puesto que numerosos ítems habían sido calculados y conformados sobre*

la base de la norma anterior y es por eso que la FAA, la Federal Aviation Administration, determinó qué elementos deben ser actualizados".

Ahondó en que, en 1978, "*(l)a enmienda 2543 introdujo la sección FAR 25.1326 que requirió la luz ámbar y en 1990 la enmienda 2572 hizo lo mismo con la FAR 25.1419, requiriendo luz ámbar o equivalente, es decir, luminoso, sonoro o táctil. Se trataba, obviamente del amperímetro o galvanómetro y, por ser dicha enmienda posterior a la FAR 25.1326 por lo tanto abarcativa, modificatoria y ampliatoria de esta última".*

Sostuvo que la DNA, "*(c)omo autoridad de aplicación de interpretación de la norma en ese entonces, estableció que el equivalente que requería, más allá de lo que decía la FAR 25.1419, era el amperímetro, equivalencia que fue confirmada por la FDA y por el constructor, por la Boeing. Además, según varios peritos sostuvieron durante el coloquio, se debe decir que el amperímetro es un instrumento más seguro y confiable por ser clase 2 y tiene que estar certificado, en tanto que la luz ambar no lo es, es clase 3 y pertenece, por lo tanto, al nivel más bajo en calidad y seguridad".*

Por lo expuesto, concluyó que "*(l)a Acusadora Particular en modo alguno ha demostrado que el obrar, activo u omisivo de Juan Manuel Baigorria haya incorporado algún riesgo que antes no existía o haya incrementado otro ya existente, que hubiera contribuido a la caída a tierra del DC-9 32 Matrícula LV-WEG en territorio uruguayo, en la*

noche del 10 de octubre de 1997, y la consecuencia lógica es su absolución".

- *Norberto Alfredo Sotelo Ossa.*

Respecto de Norberto Alfredo Sotelo Ossa, el tribunal sentenciador expuso que la querella lo acusó pues *"(o)cupaba la Dirección de Aviación de Transporte desde el año 1993".*

Al respecto, el tribunal *a quo* expresó que *"(t)odo lo sostenido en relación al Brigadier Juan Manuel Baigorria se aplica a esta imputación tanto en forma particular como general. No hubo relación de causalidad fáctica entre la ausencia de la luz ámbar con el accidente. Por lo tanto ningún reproche le cabe a Sotelo Ossa por haber aprobado la Mel del DC 9-30 que no incluía tal luz".*

Recordó que *"(l)as responsabilidades del director de la División de Transporte, de acuerdo a cómo están establecidas por el manual orgánico de la DNA, es decir, el MAO 65, siempre en lo que se refiere al punto de la luz de advertencia, son las siguientes. Supervisar y dirigir el funcionamiento de las divisiones a sus órdenes, impartir las directivas y órdenes necesarias relacionadas con la aplicación del Reglamento de Aeronavegabilidad en el área de la aeronavegabilidad continuada para la aviación de transporte. Y, por último, verificar los informes relacionados con las inspecciones realizadas a las aeronaves y los talleres".*

Ponderó que, *"(E)n lo referido al primer rubro, esto es supervisar y dirigir el funcionamiento de las*

divisiones a sus órdenes, se llevaba a cabo a través de los jefes de división, quienes tenían a su cargo precisamente una serie de parámetros que debían cumplimentar, el segundo se hacía a través de órdenes y directivas también a los jefes de dirección, a fin de cumplimentar lo que se llama la ´aeronavegabilidad continuada´".

Explicó que *"(E)llo significaba verificar el cumplimiento del programa de mantenimiento e inspección de la aeronave por parte de los explotadores, y esta obligación se relaciona con el tercer rubro, o sea que la cuestión es cómo se verifica esto en la realidad. La verificación de los documentos relacionados con las inspecciones se realizaba controlando los reportes de inspección emitidos por la jefatura de División Transporte Aéreo Regular, tarea que a su vez la concretaban los inspectores que esta división tenía a su cargo, mediante los formularios DNA 337 o memorandos, que son informes que se hacen con el objeto de tomar las correspondientes acciones frente a las novedades que se informan".*

Sin embargo, manifestó que lo anterior *"(s)e ha explicado y volcado a este pronunciamiento como una especie de ´obiter dictum´ pues, como se ha visto fojas atrás, la existencia de la luz ambar de advertencia sobre el funcionamiento normal o no de la calefacción de los Tubos Pitot para las aeronaves DC-9 32, entre ellas la LV-WEG no era obligatoria pues el buen andar del sistema de calefacción de los Tubos Pitot, estaba suficientemente garantizado a través del amperímetro específicamente*

instalado para ese fin. Y la instalación de este equipo estaba cubierta, normativamente hablando, por las disposiciones dictadas oportunamente por la DNA ya detalladas. De donde mal podrían haberle informado los inspectores al imputado de esa supuesta carencia, pues no era tal. No había ausencia de luz de advertencia alguna en esa aeronave porque no estaba prevista su existencia en ella, al menos en esa época".

Por consiguiente, aseveró que *"(l)as responsabilidades que la querella le endilga a Otello Ossa, solo se podían efectivizar según el propio MAO 65, a través de la labor de la División de Transporte, pero no por el jefe de la División sino por los inspectores a su cargo".*

Al respecto, apuntó que *"(n)i el jefe de la División de Transporte ni su superior inmediato, Baigorria, el director de Aviación de Transporte, podían subirse personalmente para su revisión, a todas las aeronaves de todas las empresas aerocomerciales que operaban en el país, cientos, extremo impracticable en nuestro país y en el mundo, lo que además tampoco les imponía el MAO 65".*

Señaló que *"(L)a información se recibe o a través de las empresas, porque hay que recordar que el explotador es el principal responsable del mantenimiento de los aviones, o a través de los inspectores. Esta aclaración es para que se entienda cómo en los hechos se concretan las tareas. Y ningún inspector jamás le informó acerca de alguna irregularidad en este sentido. Nunca le*

fue informada al ingeniero Sotelo Ossa la ausencia de la luz ni tenía por qué serlo en la medida en que las aeronaves tuviesen instalado el amperímetro equivalente".

En ese sentido, valoró que *"(l)os ingenieros de Aviónica que evaluaron la MEL, los ingenieros Jorge Nisi e Iván Gregorieb, jamás informaron sobre la ausencia de la luz sencillamente porque la norma de referencia de ese momento no la exigía ni al momento de la certificación del avión ni tampoco después cuando la enmienda autorizó la luz o equivalente. El análisis de la MEL no es realizado ni por el jefe de División ni por el director de Aviación de Transporte, sino por ingenieros especialistas en Aviónica y significa evaluar en el caso del DC-9-32 alrededor de 460 ítems. De hecho, es posible advertir que en la MEL aprobada hay un sello que expresa la palabra ´revisionó´ justamente con la firma del ingeniero Nisi y este profesional jamás informó observación alguna".*

Así, meritó que *"(l)os inspectores de Aviónica sostuvieron, teniendo en cuenta los siguientes parámetros: Primero, el DNAR 121.342; segundo, la instalación del sistema amperímetro de calefacción anti-hielo, calefacciona no sólo los tres tubos Pitot sino también a las tomas estáticas, calefacción de los sensores de ángulo de ataque y de temperatura de impacto; tercero, que la alimentación eléctrica de cada tubo Pitot es una fuente distinta para cada uno de ellos; cuarto, que el sistema de calefacción anti-hielo se debe verificar por lista de chequeo del fabricante dos veces antes del vuelo y antes de entrar en tormenta o turbulencia; y quinto, que según*

el preámbulo de la lista maestra de equipamiento mínimo, es decir, la Master MEL, aprobada por el Estado de diseño. Ella ha demostrado la experiencia que con varios niveles de redundancia diseñados en la aeronave, la operación de algunos sistemas o componentes instalados puede no ser necesaria, cuando el resto del equipamiento pueda poseer un nivel aceptable de seguridad".

Destacó que *"(L)os inspectores concluyeron diciendo que se demuestra que es imposible no detectar la falta de calefacción de los tubos Pitot y que consecuentemente la luz Pitot Stall Header Off, luz ámbar de advertencia de calefacción anti-hielo, es solo redundante".*

Aunado a lo anterior, sopesó que, *"(s)i hablamos de la teoría de imputación objetiva, no podemos olvidar el principio de confianza, los inspectores que cumplían la tarea de inspección de la aeronave, en palabras de Jakobs ´No todo es asunto de todos´, ambos conceptos aplicables a la tarea del ingeniero Sotelo Ossa".*

Así, pues, coligió que habría de adoptar una solución remisoria habida cuenta de que *"(E)l imputado cumplió con todos sus roles y nunca tuvo conocimiento ni le fue informada supuesta carencia alguna, ya que la norma de referencia adaptada al momento del suceso permitía que la luz no estuviese instalada si existía su equivalente, por lo cual, jamás le hubiese sido comunicada una irregularidad, pues ella no existía. Es que incumplir una norma o una función se debe saber previamente, qué aspecto de dicha norma o función se está trasgrediendo*

deliberadamente y desde luego que esa obligación, en esta etapa del juicio, le correspondía detallarla y fundarla con argumentaciones precisas a la acusación particular, que no lo hizo; no detalló qué había hecho o dejado de hacer el imputado y la razón de que ese obrar, o no obrar merecía una sanción penal".

- *Edgardo Alfredo Sánchez Ara.*

Acerca de Edgardo Alfredo Sánchez Ara, detalló que la querella lo acusó *"(p)or ser el responsable del sector que debía controlar los sistemas y equipos de las aeronaves. Desde el año 1993 tuvo una participación personal en el equipo que se organizó para evaluar el proyecto de certificación de las aeronaves DC-9, el mismo que intervino en el proceso de legitimación del certificado tipo de la aeronave DC-9-32".*

Nuevamente aquí, el tribunal sentenciador dijo que *"(t)odo lo sostenido en relación al Brigadier Juan Manuel Baigorria se aplica a esta imputación tanto en forma particular como general. No hubo relación de causalidad fáctica entre la ausencia de la luz ámbar con el accidente. Por lo tanto ningún reproche le cabe a Eduardo Alfredo Sánchez Ara por haber participado en el proceso de estudio de diseño de la aeronave por parte del fabricante, como procedimiento previo a su legitimación para que pudiera volar en nuestro país".*

A su respecto, ponderó que *"(T)res son los aspectos fundamentales para analizar esta responsabilidad; primero los procesos de legitimación y certificación de una aeronave son diferentes; segundo un certificado tipo y*

un certificado de aeronavegabilidad no son lo mismo, y tercero los requisitos de diseño exigibles a una aeronave no son idénticos a los requisitos operativos".

Destacó que, según surgió del debate, *"(l)a certificación de una aeronave de trasporte es un proceso que no ha tenido lugar en nuestro país. Dicho procedimiento sólo se verificaría en aviones fabricados en el país lo que* […] *no sucede".*

Explicó que *"(L)a expresión ´certificación de la aeronave´ debe ser dejada de lado en cualquier mención que se haya hecho al proceso que estamos aludiendo. Sí es importante aclarar que esta etapa del proceso concluye con la emisión de un certificado tipo. Otro proceso diferente es la legitimación de una certificación original con la que cuenta una aeronave importada que inicia el proceso que habrá de concluir con el aparato desplazándose por el espacio aéreo argentino con la totalidad de las reglas aplicables en orden.*

Es un procedimiento altamente reglamentado, por lo cual los márgenes de libertad de acción resultan ser sumamente estrechos, existe un claro sendero normativo por donde el proceso debe transcurrir ineludiblemente, sin que los actores que participan en él puedan anteponer criterios individuales o pareceres personales. Así, se debe ajustar el proceso de legitimación a las bases de certificación originales establecidas en el país de fabricación de la aeronave".

Agregó que *"(e)xiste diferencia entre una certificación tipo y un certificado de aeronavegabilidad.*

El primero no hace sino convalidar la certificación del país de origen y de esa manera permitir que la aeronave pueda continuar con el camino de su matriculación y allí se declara que el aparato reúne los requisitos de diseño indispensables para desplazarse en el espacio aéreo de nuestro país”.

Así las cosas, indicó que *“(L)a continuidad del trámite implica su conclusión a través de la extensión del certificado de aeronavegabilidad, tarea decisiva en orden a la habilitación formal, que toda aeronave necesita para su desplazamiento en legal forma. Este requisito es fundamental conforme las expresas previsiones que desde su parte inicial establece el Código Aeronáutico de la República Argentina. En su artículo 10, primera parte, se consigna expresamente que: ´Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad y de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva´”.*

Justipreció, entonces, que *“(e)l Certificado Tipo no es más que una etapa dentro del proceso de matriculación de la aeronave y de la provisión de su certificado de aeronavegabilidad”.*

Así, pues, estimó que *“(u)na aeronave no puede volar con un Certificado Tipo y que sólo la habilita a ello el certificado de aeronavegabilidad, que en la estructura organizativa de la autoridad de aplicación lo extiende la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, proceso en el cual se encontraba totalmente al margen el ingeniero Sánchez Ara”.*

En ese orden de ideas, sopesó que "*(L)a querella acusó a Edgardo Alfredo Sánchez Ara por ser el responsable del sector que debía controlar los sistemas y equipos de las aeronaves. Y como ya se dijera, únicamente comparaba y constataba documentación no inspeccionaba aeronaves*".

En apoyo de tal tesitura, meritó que "*(E)l ingeniero Gustavo Festa aportó datos que reafirman lo expresado. Y en audiencia testimonial, dijo textualmente que ´...un certificado tipo es como una partida de nacimiento de la aeronave…cuando entra la aeronave a la Argentina se toma la base del certificado original. El certificado tipo no habilita la aeronave, se tiene que emitir un certificado de aeronavegabilidad. No se puede volar sólo con un certificado tipo…Para emitir un certificado de aeronavegabilidad debe existir un certificado tipo. Si la aeronave viene del extranjero, hay que legitimar el certificado tipo extranjero´*".

Asimismo, tomó en consideración que el ingeniero Alejandro Palacios "*(t)ambién en declaración testimonial dijo que: ´…Nosotros hacemos la legitimación de certificado tipo original, que es cuando se certifica por primera vez en el país de origen. Eso lo hace Ingeniería en base a la orden 8110.4. 8110 es certificación de un modelo de aeronave o producto. La certificación se hace sólo en nuestro país, cuando alguien lo fabrica acá. La legitimación es cuando un avión es fabricado en otro país y nosotros queremos que vuele en el nuestro. Antes de extender el certificado de aeronavegabilidad, hay que*

legitimarlo, viendo que el certificado tipo original cumple con las pautas argentinas…´”.

Lo hasta aquí expuesto llevó al tribunal sentenciador a asegurar que *“(E)l área en la cual Sánchez Ara se desempeñó no tiene contacto directo con la aeronave, se maneja sólo con documentación y atiende sólo el cumplimiento de las condiciones bajo las cuales fue certificada en el país de origen. Precisamente esos son los requisitos de diseño, a diferencia de los requisitos operativos, que varían afectación específica de la aeronave”.*

Remarcó que *“(u)na particularidad que tienen los primeros, es decir los requisitos de diseño, conforme las regulaciones de OACI al respecto, es que no tienen aplicación retroactiva. Esto significa que cuando se agrega un requisito de diseño no puede exigirse que las aeronaves ya certificadas y fabricadas se ajusten a la nueva exigencia, por lo que, en otras palabras, pueden continuar volando. Pero esto es aplicable sólo a los requisitos de diseño, no a los operativos”.*

Por ende, consideró que *“(A) los fines de la extensión del Certificado Tipo –único aspecto en el que intervenía el ingeniero Sánchez Ara–, la luz ámbar era un requisito sólo de diseño, posterior a la legitimación original y posterior también a la fecha de fabricación de la aeronave. No retroactivo”.*

Valoró que, en contraste, *“(D)istinto es el caso de los requisitos operativos, porque su exigencia se verifica desde el mismo momento en que son establecidos,*

por lo que no opera ese criterio de la no retroactividad que caracteriza a los de diseño. Por ejemplo, si por una cuestión de seguridad establezco como obligatorios los cinturones de seguridad, desde ese mismo momento deben ser instalados. Por eso se afirma correctamente que son mandatorios".

En ese sentido, destacó lo señalado por el ingeniero Palacios, "*(c)uando expresó que: ´…La incorporación de la luz ámbar nunca fue pedida por el fabricante. El certificado tipo original lo expidió la Federal Aviation Administration sin ese requerimiento…Con lo que se ratificó que era…(la luz ámbar)…un requerimiento de Transporte, no de certificación…´*".

En consecuencia, dedujo que "*(L)os testimonios citados y el resto de la abundante prueba colectada en autos e incorporada al debate demuestran con claridad que la norma aplicable en materia de legitimación era la existente en el país de origen al tiempo de la expedición del Certificado Tipo original*".

Sobre el particular, ahondó en que "*(E)l ingeniero Gontero depuso que la normativa bajo la cual se llevó a cabo la legitimación del modelo DC9 32 fue la CAR 4.B. era obligatoriamente la base normativa a seguir*" y en que "*(E)l testigo Coll, quien revistó como Jefe del Departamento Certificaciones dijo: ´…Argentina aceptó la normativa de Estados Unidos pero se pueden adoptar normas particulares de un país aunque no haya un acuerdo bilateral. Eso es porque hay procedimientos de legitimación en los que se pueden seguir distintas normas.*

Por ejemplo, hay aeronaves donde se adoptaron normas de la Unión Europea. Esto responde a estándares de seguridad. En Estados Unidos empezaron en 1965 con el DC9 11, bajo las normas CAR 4b, que son anteriores a las FAR. El modelo del avión va evolucionando y fue modificando otros modelos que permitía la misma norma. El DC9 32 se certificó en 1967 bajo la norma CAR 4b que no preveía la luz ámbar. En el año 1978 se incluye la luz ámbar. Eso implica una nueva modificación en la norma. Se aplica en los procedimientos de certificación a partir de esa fecha. Los ya certificados antes, no dejan de volar. Si fuera algo de orden operativo, ya no se hace por norma de diseño sino algo operativo. Es distinto, por ejemplo: Argentina hace obligatorio un sistema de alerta de cercanía del suelo. Cuando lo hizo Argentina, la mayoría de los aviones no lo tenían. Se obliga a una certificación suplementaria…´".

Ponderó que, de la citada declaración testifical de Coll, surge que *"(e)l ingeniero Sánchez Ara dentro de la Sección Sistemas y Equipos de la División Ingeniería de la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba, se ajustó en todo momento a los procedimientos legales y reglamentarios vigentes y que le resultaban obligatorios en lo atinente al proceso de legitimación de la certificación tipo original de la aeronave, especialmente en lo que se refiere a ajustar ese trámite a las normas de certificación original de la máquina, que eran exclusivamente las conocidas como CAR 4b"*.

Por consiguiente, concluyó que *"(n)o ha podido demostrar la querella conducta activa u omisiva alguna en*

su función profesional de parte del imputado Sánchez Ara, que haya implicado el establecimiento de un riesgo o el incremento de otro ya existente en el DC-9 32 LV WEG y que coadyuvara en la producción de la catástrofe aérea y, por el contrario lo acreditado solo puso en evidencia el correcto desempeño de aquél en su actividad pública. Por lo cual habremos de absolverlo".

- *Hugo Alberto Adib.*

Respecto de Hugo Alberto Adib, "*(a) la época de los hechos, encargado de la División Ingeniería de la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba, que concentraba cuatro secciones"* la querella lo acusó "*(p)or haber omitido, a sabiendas, cumplir con sus obligaciones funcionales lo que contribuyó a la producción de la fatal caída de la aeronave".*

El tribunal sentenciador puntualizó que "*(t)odo lo sostenido en relación al Brigadier Juan Manuel Baigorria y a Eduardo Alfredo Sánchez Ara se aplica a esta imputación tanto en forma particular como general. No pudieron verificar los querellantes la existencia de una relación de causalidad fáctica entre la ausencia de la luz ámbar con el accidente y además que hubiera habido irregularidad alguna en el proceso de Legitimación. Por lo tanto ninguna responsabilidad penal le cabe a Hugo Alberto Adib por haber participado en el proceso de estudio de diseño de la aeronave por parte del fabricante, como procedimiento previo a su legitimación para que pudiera volar en nuestro país".*

En esa senda, reiteró que *"(u)n certificado tipo es un documento distinto a un certificado de aeronavegabilidad, como ya se ha dicho, y cada uno de ellos se ajustaba a sus propias normas para su emisión y la emisión del primero está vinculado con cuestiones de diseño de la aeronave"*.

Valoró, pues, que *"(E)l ingeniero Adib se desempeñaba como jefe de la División Ingeniería Córdoba, dependiente del área de Certificación Aeronáutica Córdoba y esta última dependencia era la encargada de emitir el certificado tipo de las aeronaves que solicitaban operar en el país, cuando se trataba obviamente de aeronaves extranjeras como era el DC-9-32, y el proceso que se seguía se lo denominaba legitimación y la del avión siniestrado fue realizada por un grupo de profesionales entre los que no se encontraba el ingeniero Adib"*.

Aseveró que *"(e)l requisito de la luz ámbar era una exigencia de afectación y no de diseño, por lo tanto, el control de su instalación no era competencia de la DNA Córdoba y menos de Adib"*.

Precisó que *"(e)l manual orgánico de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, MAO 65, en su sección 109, determinaba que eran competencia de la Dirección de Aviación de Transporte de Buenos Aires lo relativo a las normas establecidas en la Parte 121, donde se encontraba la luz ámbar; y las actividades de control, inspección y habilitación de las aeronaves de matrícula nacional o extranjera, al igual que los talleres de mantenimiento para las mismas y sus motores, hélices,*

sistemas, equipos, aparatos e instrumentos afectados por empresas nacionales ambientadas, al transporte aéreo regular".

Ponderó que *"(L)a acusación centró su hipótesis en que las normas que debían seguirse eran las contenidas en el Reglamento de Aeronavegabilidad, según decreto 1496/87. Ello no es así porque la fecha de entrada en vigencia del Reglamento de Aeronavegabilidad no influye en nada en la cuestión de la emisión del certificado tipo. El proceso de legitimación se debía y se debe hacer sobre la base de la certificación original de la aeronave".*

Justipreció que, por lo tanto, *"(s)ostener la línea imputativa en el Reglamento de Aeronavegabilidad, y no en las normas existentes a la época de la certificación original es un error pues tal ordenamiento recién entró en vigencia en 1999, año en el que se publicó en el Boletín Oficial en virtud de la disposición DNA 213/99. Y esta disposición dice textualmente: ´Artículo 2. Apruébese el texto ordenado del Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina, el que se denominará decreto 1496/87. Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina, texto ordenado 1999´. Finalmente, respecto a la entrada en vigencia, prescribe el artículo 4: ´La presente disposición entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación´".*

Dedujo que *"(T)oda aeronave extranjera que iba a ingresar al país, debía legitimarse conforme a las bases de certificación original de la aeronave, las que en el caso del modelo DC-9-32 eran las CAR 4b, ya que por el*

diseño el DC-9-32 no traía incorporada la luz ámbar. La certificación se hace en el país de origen de la aeronave y la legitimación es la convalidación del certificado original en el país en donde el avión se radica y resulta únicamente una constatación de documentos, sin constatar la aeronave".

Enfatizó en que *"(A)l momento de ingresar la aeronave al país, el modelo DC-9 32, por diseño no traía entre su instrumental instalada la luz ámbar. Por lo tanto, como las tareas de legitimación y certificación debían hacerse conforme a las bases de certificación original de aeronave, el proceso se debía realizar de acuerdo a la normas CAR 4b y así el proceso de legitimación en la aeronave y la emisión del certificado tipo estuvieron correctamente hechas y no existen dudas sobre ello atento la claridad normativa. Consecuentemente, nada puede ni debe reprochársele al ingeniero Hugo Alberto Adib".*

De otra parte, destacó que *"(l)a acusación privada expresó que al ingeniero Adib le correspondía proponer la adopción o adaptación de requisitos extranjeros referentes a temas o materias para los cuales no existían requisitos nacionales aceptables en las áreas de su competencia, de acuerdo al MAO 65, apartado 58, inciso 2. Por ello le reprochó que tendría que haber recomendado la instalación de la luz ámbar de precaución, dado que se encontraba establecida en la normativa FAR 25.1326. Y además que éste debió haber propuesto la cancelación del certificado tipo de la aeronave".*

Al respecto, el tribunal sentenciador afirmó que *"(E)l reproche de la propuesta de cancelación del certificado tipo, demuestra que la querella confunde el certificado tipo con el de aeronavegabilidad. Este último es el que impediría que el avión siguiera volando, lejos, lejísimo de la competencia del ingeniero Adib"*.

Así, pues, coligió que *"(n)inguna conducta ilícita, por la positiva o por la negativa, pudo demostrar la querella que le correspondiera al ingeniero Hugo Alberto Adib quien solo cumplió con toda la normativa atinente con su función y ello estuvo fuera del vínculo de causalidad entre aquel obrar y la caída del DC-9 32 LV-WEG, por lo que habrá de absolvérselo"*.

- *Carlos Adrián Carmenini.*

Por último, acerca de Carlos Adrián Carmenini, el tribunal sentenciador recordó que *"(L)a parte querellante* [lo] *acusó* […] *por su intervención como jefe de la División Transporte Aéreo Regular que tenía como tarea primordial la de desarrollar las actividades que aseguraran la aeronavegabilidad de las aeronaves y de sus componentes pertenecientes a las empresas explotadoras de servicios de transporte aéreo regular, según las normas y procedimientos establecidos en el Reglamento de Aeronavegabilidad"*.

El tribunal *a quo* comenzó por señalar que *"(t)odo lo sostenido en relación al Brigadier Juan Manuel Baigorria, a Eduardo Alfredo Sánchez Ara y a Hugo Alberto Adib se aplica a esta imputación contra Carmenini, tanto en forma particular como general. No hubo relación de*

causalidad fáctica entre la ausencia de la luz ámbar con el accidente. Por lo tanto ningún reproche le cabe a Carlos Carmenini por no haber detectado la ausencia de la luz ámbar”.

En sustento de tal conclusión, valoró que *“(s)e ha demostrado que la reglamentación entonces aplicable no se remitía a la FAR, que solo en principio recomendaba la instalación del mencionado indicador de engelamiento de los tubos Pitot, de modo que se actuó de acuerdo a derecho cuando se respetó y acató la normativa proveniente del país de origen de la aeronave. Ello pues en la Argentina no existían normas o reglamentos que obligaran la instalación del alerta lumínica ante una falla de los calefactores del tubo Pitot. Y esto decimos porque si bien el decreto 1486 del año 1987 establecía que la Argentina, en lo referente a la aeronavegabilidad, adoptaba las normas y procedimientos que se encontraban en el anexo 1, éste no fue publicado en el Boletín Oficial en aquel momento. De modo que, ni antes de la producción del accidente ni inmediatamente después, existía una reglamentación que se pronunciara sobre la necesidad de la instalación de aquel sistema de alarma”.*

Agregó que *“(T)ampoco del texto del decreto surgía que la Argentina adoptaba como propia la normativa FAR de los Estados Unidos. Lo cierto es que la cuestión quedó sin determinar, hasta que recién doce años más tarde, a través de la disposición 2013, la Argentina decide incorporar a su sistema legal de aeronavegabilidad aquellas normas de los Estados Unidos de Norteamérica”.*

Por lo tanto, determinó que *"(a) esa fecha, no existía una normativa que impusiera la obligatoriedad de la alarma lumínica que el acusador penal refiere debía encontrarse instalada para que la aeronave pudiera operar. Ya se vio que hasta después del accidente no fue publicada la norma que adscribe a la reglamentación FAR recomendando la instalación de la alarma en cuestión"*.

Justipreció que *"(E)se vacío legal no le imponía a la autoridad requerir su instalación pues si bien en los Estados Unidos se requería, ello no ocurría en los países europeos, en los aviones que, como el siniestrado, volaban desde hacía décadas sin registrar accidentes o incidentes por esta ausencia. Pues para los países de Europa y la Argentina entre tantos otros, el operar en la forma en que lo hacía la aeronave accidentada era permitido, ya que se consideraba que no sobrepasaba el umbral del riesgo aceptado, máxime cuando se había acreditado la redundancia del sistema, a consecuencia de la operatividad de los amperímetros, y que la lista de chequeo mandatoria para los pilotos obligaba a éstos a repetidos controles del sistema de calefacción de los tubos Pitot al que se le agregaba uno más en caso de aproximación a tormentas, turbulencias y lluvias fuertes"*.

Ponderó que *"(T)ales cuidados a los calefactores son justamente el baremo que nos muestra que no se superaba el límite de riesgo permitido, de modo que ni siquiera se podría enrostrar a los imputados un desempeño culposo o imprudente"*.

Sopesó que *"(E)l ingeniero Carlos Carmenini no fue personal de la Fuerza Aérea, ya que se vinculó con la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad a través* [de] *la OACI, organismo internacional que lo contrataba y pagaba sus salarios, y lo destinaba a trabajar para las autoridades aeronáuticas de algún país y así se desempeñó en Argentina, para lo cual suscribió un convenio particular que se celebraba dentro del acuerdo marco concertado entre el OACI y la autoridad aeronáutica de un país en particular. Bajo esta modalidad es que el 14 de septiembre de 1992, comienza a desempeñarse como inspector de transporte aéreo regular".*

Asimismo, tomó en consideración que el encausado *"(T)ampoco era jefe de ningún área, sino un inspector más de esa división de transporte aéreo regular e ingresó como tal a la DNA dentro de la División de Aviación de Transporte. Aquélla estaba formada en aquel momento por un director nacional y una dirección de coordinación técnica que directamente se relacionaba con el imputado".*

Contextualizó que *"(B)ajo el director nacional había cuatro áreas: la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba, la Dirección de Certificación Aeronáutica Buenos Aires, la División de Aviación de Transporte, la DAT, que es el lugar donde en definitiva se desempeñó en otra de las áreas inferiores el ingeniero Carmenini; y la Dirección de Aviación General. Si bien la normativa hablaba de tres áreas, en realidad había dos divisiones, la División de Transporte Aéreo Regular y la División de Transporte Aéreo No Regular. Carmenini pasó a*

desempeñarse como personal de la OACI contratado por la DNA dentro de la División Transporte Aéreo Regular".

Puntualizó que *"(L)os inspectores de Aviónica hacían tareas para la Dirección Aviación General y directamente se relacionaban con el responsable de la Dirección de Aviación de Transporte, es decir, los inspectores de Aviónica cumplían numerosas tareas para diferentes áreas de la DNA".*

Evaluó que *"(C)omo inspector de Transporte Aéreo Regular, el ingeniero Carlos Carmenini ´reportaba´ tanto al jefe de la División Transporte Aéreo Regular como a la Dirección de Aviación de Transporte, dentro de sus funciones muy resumidamente se encontraba la inspección de aeronaves que le eran asignadas a efectos de matriculación y afectación, la evaluación de programas de mantenimiento, manuales de procedimiento y especificaciones de operación. Su tarea no era para todas las compañías aéreas, sino que cada inspector era seleccionado para una en particular, y así el ingeniero Carmenini no se desempeñaba como inspector en lo que hacía a las aeronaves o a la empresa Austral y sí, en cambio, para Aerolíneas Argentinas, entre otras".*

A su turno, expuso que Carmenini *"(R)eingresa a la DNA el 2 de marzo de 1997, y vuelve a ocupar el mismo cargo que tenía, jefe de la División Transporte Aéreo Regular, y el 3 de mayo de 1997 presenta su renuncia, es decir, antes del accidente, y es trasladado a otra área de la DNA, a la Dirección Aviación General, que en nada se relaciona con las empresas de transporte aéreo regular*

como lo era Austral, hasta que deja de tener cualquier tipo de relación laboral con la DNA".

Arribado a esa instancia de análisis, remarcó que "*(l)a única intervención que tuvo el imputado fue la suscripción de una habilitación provisoria, que al año expiró, de la aeronave siniestrada varios años antes de la tragedia. Esa fue su única y documentada intervención*".

A su vez, adunó que "*(u)na vez que se emite la habilitación definitiva pierde validez cualquiera provisoria que estuviese vigente hasta ese momento, que tampoco es el caso del imputado pues la habilitación provisoria que firmó expiró varios años antes de la tragedia*".

Sobre el particular, razonó que "*(l)as actuaciones provisorias no son más que eso, temporales, de modo que su vigencia depende, o de la fecha de vencimiento en ellas establecidas, o de las resultas de la certificación definitiva. Si ésta es aceptada, reemplaza todo lo provisorio y si fuera rechazada, suspende la autorización provisional que contaba la empresa para utilizar el avión*".

Coligió, pues, que "*(n)ada puede reprochársele a Carlos Carmenini por haber participado en una simple gestión administrativa consistente en la extensión de una constancia de autorización temporal y provisoria que había dispuesto el director nacional*".

De otra parte, refirió que "*(l)a única intervención que le fue enrostrada a Carlos Carmenini por la querella en su acusación, fue la emisión con su firma*

de la MEL, es decir, del listado de equipamiento mínimo número 1".

Al respecto, el tribunal sentenciador puso de resalto que *"(C)armenini suscribió ese documento, al igual que lo hiciera con el certificado provisorio de la aeronavegabilidad, por ausencia del superior que tenía a su cargo esa función y ello se encuentra acreditado con solo que se observe que quien firmó las nueve versiones posteriores que la modificaron y reemplazaron a la MEL número 1 no fue él".*

Adunó que *"(D)entro de sus funciones se encuentra la evaluación de los programas de mantenimiento de componentes de Aviónica, listado de equipamiento mínimo, MEL, y manuales de procedimiento de talleres que realizan mantenimiento sobre equipamiento de Aviónica. Así los inspectores de Aviónica son los que trabajan en los temas como los de la alerta lumínica ámbar, asociada al funcionamiento de la calefacción de los tubos Pitot y es por eso que la MEL número 1 que suscribiera el ingeniero Carlos Carmenini, en ausencia de su superior jerárquico, le llegó confeccionada de acuerdo con lo actuado por aquellos inspectores y al confiar en la labor realizada por los encargados del área de Aviónica que intervinieron. Recuérdese que para esa época Carlos Carmenini era un inspector más, pero de otra área, ya que recién fue designado como jefe de la División Transporte Aéreo Regular ocho meses más tarde".*

Insistió en que *"(L)a MEL que firmó el ingeniero Carmenini, es la número 1, partir de ahí hasta el año 97*

existieron nueve versiones que fueron o modificando o reemplazando completamente y la última fue emitida unos meses antes del accidente, es decir, en agosto de 1997 que terminó significando un reemplazo completo, total de aquella primera versión".

Ponderó que "*(É)sta fue la única intervención que le cupo y nunca más tuvo relación el ingeniero Carmenini con el listado de equipamiento mínimo, toda vez que en las siguientes versiones que la modificaron o reemplazaron, no intervino. Y lo expuesto surge del MAO 65*".

Destacó que "*(Q)uien firma finalmente la MEL no vuelve a realizar todo el trabajo, que es extenso y complejo concretado por los inspectores de Aviónica, confiando de este modo en la labor concretada por dichos profesionales. Es que la única forma de trabajar en estas organizaciones, que tratan cuestiones técnicas arduas y extensas, es apoyándose en las labores realizadas por otros especialistas*".

Meritó que "*(A)quí opera el principio de confianza, en la imputación objetiva, quien en su ámbito de relación se comporta conforme a lo que le dicta el ordenamiento, puede confiar entonces en que también los demás, que toman parte de ese ámbito, se comportarán conforme al deber, es decir, dentro de los límites del riesgo permitido*".

En ese orden de ideas, consideró que "*(e)n las organizaciones con división de trabajo, como la que se viene analizando, el principio de confianza desempeña un*



papel fundamental, ya que, si éste no operara, sería imposible que ellas se desenvolvieran y pudieran cumplir con su finalidad".

Concluyó, pues, que *"(S)ea por estas argumentaciones o en esencia, porque la querella no presentó evidencia alguna que acredite algún acto de parte de Carmenini, que, a sabiendas, y por acción u omisión hubiera creado o aumentado un riesgo para el DC-9 32 LV WEG que hubiera contribuido a la caída de la aeronave, se habrá de absolver a Carlos Adrian Carmenini".*

De la instrucción y la habilitación de los pilotos Cécere y Núñez.

De otra parte, el tribunal sentenciador analizó la situación de los imputados que tuvieron vinculación con los entrenamientos y el control de eficiencia de los pilotos Cécere y Núñez.

- *Andrés Arribillaga.*

Puso de resalto que *"(L)a querella acusó a Andrés Arribillaga por su desempeño ilegal como instructor de vuelo habilitado de los tripulantes Rodolfo Jorge Cécere y Horacio Núñez. Sostuvo que esta circunstancia sustentaba la imputación enrostrada al nombrado, puesto que, a sabiendas, era de su pleno conocimiento que no estaba en condiciones legales de ejercer el rol y la función de instructor pero llevó a cabo tal cometido respecto de los pilotos fallecidos en el desastre aéreo -Cécere y Núñez- con las deficiencias corroboradas por el propio organismo investigador del suceso en la CIADA".*

De ese modo, afirmó el tribunal con funciones de juicio que *"(n)o se le imputa al citado ningún acto directo que haya puesto en peligro la aeronave, sino, simplemente, un cuestionamiento a sus títulos que posee para ser instructor.* [Señaló] *lo lejos que estamos de una imputación; se le achaca poner en peligro una aeronave mediante actos ejecutados a sabiendas, y aquí no es otra cosa que el rechazo a una equivalencia que solicitó para que se le reconociera su título, no como indica la querella una eximición. Arribillaga no pidió que se le eximiera de hacer algo, simplemente solicitó una equivalencia con un curso realizado en Austral".*

Agregó que *"(T)ampoco es cierto que haya brindado instrucción de vuelo en simulador en Austral.* […] *El único rol que cumplió fue darle una sola instrucción al comandante Cécere a baja altura menor a 4.000 pies".*

Asimismo, expuso que, en cuanto a la formación recibida por los pilotos, *"(e)s necesario analizar sus legajos. Del de Cécere, surge un listado que da cuenta de los entrenamientos y prácticas realizadas desde su ingreso a la empresa. Allí se consigna la instrucción recibida del 5 de febrero de 1989 y puntualmente todo el período que comprende hasta el 11 de septiembre del 1997, aparecen una hoja referenciada como MAR-97, el certificado de entrenamiento de fecha 30 de junio de 1997, en el DC-9-32. Allí se asentó que el 27 de julio de 1997 recibió instrucción en simulation training por parte del instructor Pignato. Dicho certificado aparece rubricado por el comandante a cargo de la gerencia de Operaciones de*

Austral, Enrique Ventura de Anchorena y también se glosaron constancias de la evaluación teórica y de las planillas de training record, que dan cuenta de las actividades llevadas a cabo en el simulador en las fechas allí insertas, del 17 al 27 de junio de 1997".

Continuó por exponer que *"(E)n la página referenciada MAR-97-7, punto indicado en 10, -en números romanos-, se describen los ítems abarcados por el título ´Procedimientos anormales´ y se adjuntan luego cuatro páginas en las que se describen las operaciones realizadas. En relación al ejercicio 2, se consignó como comentarios: ´Durante este período se efectuaron aproximaciones a la pérdida en diferentes configuraciones, descenso de emergencia y falla de motor, buen manejo de las emergencias y conducción ordenada de las diferentes situaciones de vuelo´. En los comentarios del ejercicio 3, se reseña que el período número 3 se cumplió en los aeropuertos de Bariloche y Esquel donde se operó con una condición de formación de hielo media, que tuvo buen desempeño durante todo el período, demostró una gran preparación previo al simulador, y se observó que debía integrar más al copiloto a la evaluación y conducción del vuelo. En relación al período número 4 se consignó que durante este período se operó en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia, se practicaron fallas hidráulicas y se efectuó una aproximación vía aterrizaje sin flaps y slats. Se destacó que ´Mantiene buen nivel de trabajo durante todo el período´. En relación al período 8, se escribió: ´se efectuó examen a cargo del señor comodoro González con*

resultado positivo, luego de ocho períodos de simulador el señor Cécere demuestra buen conocimiento técnico y buen handling del avión DC-9 serie 30, además aplica criterios acertados para desempeñar las funciones del comandante´".

También valoró que *"(e)stá incorporada como evidencia una planilla en la que se dice que los instructores fueron Arribilliga y Pignato, y obra un listado que comprende tres páginas que dan cuenta de una serie de ítems y títulos, y a su lado la correspondiente calificación. Este documento fue firmado por el comandante Giromini y sus calificaciones, son S y S+, mientras como observación final de la performance se consignó ´muy buen nivel´".*

Por su parte, analizó el legajo del primer oficial Núñez donde *"(c)onsta la información relativa a la capacitación recibida desde el 5 de mayo de 1993 hasta el 26 de septiembre de 1997, un certificado de entrenamiento del 3 de abril de 1996 en DC-9-32, donde se consigna que ese día el oficial Núñez recibe instrucción en el simulator training por parte del instructor Arribillaga. Empero, este certificado está rubricado por el comandante a cargo de la gerencia de Operaciones de Austral, Eduardo Ford".*

Indicó que, como en casos anteriores, *"(s)e agregaron tres páginas que dan cuenta de una serie de ítems y títulos con las correspondientes calificaciones, este documento se encuentra firmado por el comandante Giromini y dichas calificaciones son S y S+ y como observación final de la performance se consignó ´mantiene*

un buen nivel´. Las planillas de training record refieren las actividades llevadas a cabo en el simulador, en las fechas que allí se indican, 3 al 8 de abril de 1997. En el punto 10 se describe lo referido sobre el título ´Procedimientos anormales´ y se agregan luego las planillas que describen las operaciones realizadas".

Puntualmente en lo que respecta al modelo DC-9-32, apuntó que *"(s)e observa la evaluación efectuada el 26 de septiembre de 1997 sobre el chequeo en ruta; en tres páginas se da cuenta de una serie de ítems y títulos y a su lado la correspondiente calificación y firmado por el comandante Esnagola. Dichas calificaciones, son S y S+, y como observación final de la performance se consigna: ´mantiene muy buen estándar de primer oficial requerido por la DIN*´. También aparece el certificado de entrenamiento del 15 de marzo de 1997 del DC-9-32 y se consigna que recibió instrucción en el simulador training por parte del instructor Esnagola. Este certificado también aparece rubricado por la gerencia de Operaciones, por el imputado Ford. Al igual* [que] *en el caso de Cécere, obran constancias de la evaluación teórica y de las planillas de training record, que dan cuenta en este caso de las actividades llevadas a cabo en el simulador del 10 al 15 de marzo de 1997".*

Adunó que *"(E)n la página indicada como MAR-96-6, en el punto 10, se muestran los ítems abarcados por ´Procedimientos anormales´, y luego se adjuntan las planillas en las que se describen las operaciones realizadas. En relación al comentario del ejercicio 1,*

número 1, surge que ´…se trabajó de Ezeiza hacia un período 1, pérdidas con distintas configuraciones, descenso DGA, prácticas... fallas antes y después del V1, buena adaptación al simulador, demuestra conocimiento de procedimientos normales y anormales, trabaja en equipo tanto volando como asistiendo, buen período…´. En los comentarios del ejercicio 2 se concluyó ´…Se trabajó en aeropuerto según período 2, fallas puesta en marcha, operaciones normales y anormales, tiempo frío, falla motor en APP y FLS S/FV, muy buena adaptación al equipo y asistencia al comandante, buen handling, cumplimiento de los procedimientos anormales en tiempo frío, muy buen período…´. Y finalmente en relación al período 5, se consignó que ´…se trabajó según período 5, fallas puesta en marcha, fallas antes y después de V1, bulkhead, MP y APP, ambos motores, muy buen trabajo en equipo, buena asistencia en las emergencias, mantuvo el handling de los períodos anteriores, muy buen período…´".*

A continuación, el tribunal sentenciador centró su análisis en el informe de la CIADA en cuanto *"(c)laramente aborda información vinculada con datos de la tripulación. Concretamente, se consigna que el piloto al mando tenía 40 años, su licencia de piloto de transporte de línea, con su fecha de validez, tenía sus habilitaciones para vuelo nocturno, vuelo por instrumentos y toda la especificación técnica que allí figura en pantalla. Se indica la fecha del último reconocimiento médico, su ingreso a la empresa y también la fecha de la verificación de competencia. El piloto al mando de la*

aeronave accidentada rindió la verificación de competencia correspondiente al simulador de vuelo para obtener la habilitación de piloto al mando de DC-9 y obtuvo habilitación de piloto a[l] *mando de DC-9 el 10/08/97. Se asienta la información vinculada con su experiencia profesional, cantidad de horas vuelo, funciones de copiloto y piloto al mando, vuelos de octubre, de los últimos treinta días y del último trimestre, de la totalidad de horas del semestre y el período de descanso anterior al vuelo".*

Asimismo, se destacó que *"(f)igura la información respecto del copiloto del que se consignan datos personales, habilitación, licencia, reconocimientos médicos, su trayectoria en orden a su experiencia profesional, a la cantidad de horas de vuelo, el total de horas como copiloto, total de horas de vuelo en octubre, en los últimos treinta días el último semestre, en el semestre y el tiempo de descanso. También se detalló allí la información vinculada con el informe médico de la tripulación, donde no se detectó ninguna anomalía o irregularidad física o psíquica, lo que indicaría que la tripulación cumplía con las exigencias reglamentarias tanto nacionales como internacionales".*

Arribado a ese punto, remarcó el tribunal que *"(S)e ha citado al detalle la preparación que tenían el piloto y el copiloto, que sería satisfactoria"* y justipreció que *"(p)retender achacar a un solo instructor de vuelo, Arribillaga, que habría intervenido en un solo tramo de instrucción de ambos, la responsabilidad de la*

supuesta deficiente instrucción de Cécere y Núñez y ello por tener una supuesta falencia en su formación por un pedido de equivalencia de un curso que no tenía, mas luego sí lo completó como se agregaron las constancias pertinentes en el expediente, no reúne los requisitos mínimos de la imputación penal".

En concreto, afirmó que *"(L)a querella no ha podido demostrar que esta supuesta falta de equivalencia haya ocasionado la falta de preparación y entrenamiento de los pilotos; ni siquiera esto se dice desde la óptica de la imputación objetiva, o desde el punto de vista normativo, aquí se observa, directamente, una ausencia de relación fáctica causal que la querella por fuera de una afirmación, sin sustento ni probatorio ni jurídico, no ha podido demostrar".*

Aseveró que *"(L)a preparación de los pilotos aparece, al menos, como satisfactoria, según todo lo señalado precedentemente al analizar sus legajos y recordar los testimonios escuchados en ese sentido y ya identificados. Entonces no se alcanza a vislumbrar de qué manera se insiste en la supuesta falta de equivalencia –no demostrada debidamente por el acusador particular– de un curso de instructor por parte del imputado, como una influencia negativa en el entrenamiento y formación de los pilotos y menos aún cómo aquello pudo haber causado el accidente".*

Afirmó que tal aclaración parecería no haber sido necesaria *"(p)ues las pruebas hablan por sí solas, ya se ha establecido cuáles, a criterio de* [ese] *tribunal,*

fueron las causas del accidente y, obviamente, en ninguna de ellas se incluye al comportamiento del instructor. Es más ni siquiera se puede hablar de una acción del instructor no acreditada, se pretende construir su responsabilidad en base a una supuesta omisión tampoco probada".

Por consiguiente, aseguró que *"(d)esde el punto de vista penal resulta imposible achacarle responsabilidad alguna a Arribillaga por no existir, ni haberlo demostrado la querella, nexo causal y mucho menos imputación objetiva, pues no ha creado ni aumentado el riesgo jurídicamente prohibido. Por todo lo cual se impone su absolución".*

- *Carlos Horacio González.*

Respecto de Carlos Horacio González, expuso que *"(L)a Acusación Particular, al entender que* [el nombrado] *estaba a cargo de la Dirección de Habilitación y Fomento del Comando de Regiones Aéreas, cuya tarea, entre tantas,* [era] *otorgar las licencias, habilitaciones y certificados de competencia en funciones aeronáuticas, le atribuyó responsabilidad penal".*

Señaló que *"(r)esulta tan estrecha la imputación de González con la de los miembros de la Comisión Asesora de Licencia de Funciones Aeronáuticas (CALFA) Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny; que será tratada en forma conjunta a continuación".*

Razonó que *"(Y)a se ha tratado la situación del instructor Arribillaga y su nula vinculación con el suceso trágico, con lo cual por estrictas normas de la lógica y*

el sentido común ello traería como consecuencia la liberación de la imputación de quienes lo autorizaron para ser inspector; mas, esta causa siempre exige un plus por su duración y por las penas severas que se han pedido, por lo cual se analizará la situación de los tres imputados, González, Fortuny y Destéfanis".

Así, pues, luego de recordar la acusación formulada contra González, estimó que *"(l)a querella no pudo demostrar el modo en que esas conductas habrían puesto en peligro la seguridad de la aeronave".*

Remarcó que *"(S)egún la hipótesis principal de la querella la principal causa del accidente fue, ante el sostenido por ella, engelamiento de los Tubos Pitot, la ausencia de la luz ámbar de aviso, es decir, habría tenido que ver con la falta de equipamiento de la aeronave y no con un problema en la preparación o la instrucción de los pilotos, único aspecto que vincularía a González con todo este tema. Para la querella con la luz ámbar en el avión, su tripulación habría podido tomar los recaudos y seguir las maniobras exigidas por el Manual de Vuelo, para solucionar esa obstrucción y el DC-9 32 no se habría precipitado a tierra, y por ello cabe descartar además cualquier nexo causal entre la supuesta mala designación de un instructor".*

Sopesó que, en síntesis, *"(l)a querella entendió que González en su calidad de director de Habilitación y Fomento había habilitado en forma irregular a Arribillaga como instructor de vuelo, con ello había contribuido a*

sabiendas en la deficiente instrucción de Cécere y Núñez y llevado al resultado que todos conocemos".

Aseveró que *"(U)na vez más el acusador particular no ha podido demostrar la vinculación fáctica entre la supuesta causa y el resultado".*

Sin perjuicio de ello, manifestó que *"(n)o es cierto que Andrés Arribillaga haya sido incorrectamente habilitado para ser instructor de vuelo por González ni es cierto que haya incumplido normativa vigente durante ese trámite de habilitación, sino que, por el contrario, el procedimiento fue el normal con relación a todos los antecedentes que se tuvieron en cuenta para la habilitación de Arribillaga".*

En ese orden de ideas, ponderó que *"(P)ara la época de la tragedia, la licencia de instructor de vuelo era otorgada por la Dirección de Habilitación y Fomento, los pilotos aspirantes debían cumplir para ello con los requisitos que fijaba el RAAC 23, que era el reglamento de licencias, habilitaciones y certificados de competencia de funciones aeronáuticas civiles. Los requisitos que estaban en el RAAC 23, en su capítulo 16. Los pilotos desde el punto de vista práctico para comenzar el trámite se presentaban en el Departamento Registros, con la documentación exigida por el RAAC y a partir de ahí se le daba el trámite correspondiente a cada solicitud".*

Explicó que *"(U)na vez que se otorgaba la licencia de instructor de vuelo a cualquier tipo de piloto, ya sea de la categoría más alta, como la que tenía Arribillaga que era piloto TLA, como también a cualquier*

piloto privado siempre que cumpliera los requisitos, era el mismo procedimiento, su presentación con la totalidad de la documentación en el departamento Registro de la Dirección de Fomento. Una vez verificado el cumplimiento de todos los requisitos, se otorgaba la licencia de instructor de vuelo, detallándose al dorso del carnet, de la licencia física, las habilitaciones correspondientes con las que contaba previamente, y que obviamente la persona que obtenía esa licencia solo podía instruir en los aviones y en las actividades en las que estaba previamente habilitado como piloto, por ejemplo, vuelo nocturno, vuelo por instrumento, aviones hasta 5.700 kilos. Una vez superado este pesaje ya se habilitaba por aviones particulares, por ejemplo, DC-9, BAC, etcétera".

Y prosiguió con su pormenorizado análisis indicando que "*(P)or cada una de estas habilitaciones, vuelo nocturno, vuelo por instrumento, determinado avión, se rendía un examen de competencia ante la autoridad aeronáutica o ante un inspector reconocido por la autoridad aeronáutica. No siempre lo hacía un inspector de la autoridad aeronáutica, sino un inspector reconocido por la autoridad aeronáutica quien tomara esos exámenes de competencia. Arribillaga contaba con múltiples de estas habilitaciones y además era un piloto de vastísima experiencia".*

Clarificó que "*(L)a Dirección de Fomento, solo otorgaba licencia para ser instructor, pero no nombraba a los instructores en las líneas aéreas ni los habilitaba para ello. Las designaciones de los instructores por cada*



una de las aerolíneas era potestad de la propia aerolínea".

Con relación al instructor Arribillaga, detalló que *"(e)n el mes de diciembre de 1992, realizó y aprobó un curso teórico para instructores de vuelo en la empresa Austral Líneas Aéreas, y con posterioridad a esta aprobación se presentó, mediante nota manuscrita, en la Dirección de Fomento para que se contemplara la posibilidad de que se reconociera aquel curso que había hecho en Austral y se le diera por aprobado el curso de instrucción reconocida para instructores de vuelo que estaba previsto en el RAAC 23, capítulo 16, 116.5".*

Insistió en que *"(Y)a se ha dicho que lo que pidió Arribillaga fue una equivalencia, ninguna eximición, que es lo argumentado la querella. Y lo cierto es que de nada fue eximido el señor Arribillaga".*

Asimismo, puso énfasis en que *"(e)n el año 92, cuando Arribillaga hizo el curso de Austral, no se le exigía licencia de instructor de vuelo para ser instructor de línea comercial. Hasta el año 1993 cuando apareció el NESTAR, se podía ser instructor de una aerolínea sin haber previamente obtenido la licencia de instructor de vuelo a través de la autoridad aeronáutica. Es decir que cuando Arribillaga hizo el curso en el año 1992 en Austral, no pudo considerar en ese momento que su aprobación le iba a resultar útil para obtener su licencia de instructor de vuelo de avión".*

Dilucidó que *"(s)i no hubiera existido el Nestar, Arribillaga nunca se* [habría] *presentado en la*

DIFOM con su pedido de equivalencia o inquietud. El imputado acompañó como evidencia para reforzar su pedido, con la nota manuscrita, el certificado de aprobación del curso y la documentación que acreditaba su contenido, para que se hiciese lugar a su equivalencia".

En ese escenario, remarcó que *"(l)a intervención de González ante el reclamo de equivalencia fue darle intervención a la CALFAC, es decir la Comisión Asesora de Licencias de Funciones de Aeronáuticas Civiles. Ésta había sido creada en el año 1985 por el entonces jefe de Comando de Regiones Aéreas, comando del cual dependía la Dirección de Fomento a cargo de González, a través de la orden 9385, y en sus considerandos se dejaba establecido que se había comenzado a advertir que en forma reiterada se presentaban problemas de interpretación de lo normado en el RAAC 23 y lo preceptuado por distintos organismos con relación a los requisitos exigidos para los certificados de idoneidad aeronáutica".*

Explicó que *"(a)l ser una actividad tan dinámica, resultaba imposible contemplar todas y cada una de las situaciones que se presentaban, y por eso, para evitar o para dejar en claro o para evitar las dudas se la creó. Su función era evaluar cada caso en particular y luego realizar una propuesta al director. Y además tenía como competencia evaluar de oficio lo indicado en el RAAC 23 para una mejor adecuación de las normas nacionales a las recomendaciones de la OACI".*

Precisó que fue a esa comisión, *"(a) la CALFAC, que González le giró la petición formulada por Arribillaga*



de que se diera por cumplido el curso teórico exigido en el RAAC por resultar equivalente al que realizara en Austral. Hasta aquí un proceder absolutamente razonable e incluso reglamentario".

Estimó que ese obrar *"(i)ncluso también descarta la conducción dolosa de González, principalmente porque no era obligatoria esta consulta pues, por sí, podría haber aprobado lo peticionado por Arribillaga sin darle intervención a la CALFAC, y su obrar también habría sido reglamentario e irreprochable, pero decidió hacer la consulta. Es claro que si hubiera querido ejecutar este acto a sabiendas de que con ello pondría en peligro la seguridad de la aeronave, no habría efectuado esta consulta".*

A mayor abundamiento, señaló que *"(L)os integrantes de la CALFAC eran todos jefes de departamento de la Dirección dependientes de la Dirección de Fomento y Habilitación, no participaba allí González y mucho menos como su presidente como afirmó equivocadamente la querella durante su alegato".*

Puntualizó que *"(G)onzález remitía a la CALFAC los casos especiales para su estudio, tratamiento y propuesta de solución. Las conclusiones a las que llegaba la CALFAC o sus recomendaciones se hacían constar en acta, se hacía llegar al director, quien era, en definitiva, quien decidía el procedimiento a seguir".*

Ahondó en que *"(D)esde su creación la CALFAC hasta que ésta dejó de funcionar en el año 2001 por la derogación del RAAC 23, la CALFAC hubo de opinar en muchos*

casos. De hecho, en la misma acta 19, donde se trataba la situación de Arribillaga, se asentaron otros dos casos. Respecto del nombrado Arribillaga destacó la CALFAC que el curso teórico hecho en Austral había sido dictado por personal del INAC, o sea del Instituto Nacional de Aviación Civil, de enorme prestigio para aquella época, dato de importancia que, además, fue considerado favorablemente por la CALFAC a la hora de sugerir lo que finalmente hizo, opinar que se diera por satisfecha la equivalencia".

Al respecto, valoró que *"(N)o era necesario que fuera dictado por profesionales del INAC, sino por cualquier profesional de cualquier escuela de vuelo. Si así hubiera sido el curso hecho por Arribillaga u otro, habría sido igualmente equiparable, pero mucho más en este caso cuando fue dado por profesionales del INAC, instituto madre de la aviación civil según la opinión generalizada en los ámbitos aeronáuticos, de modo que la idoneidad de los dictantes del curso estaba absolutamente garantizada".*

Dedujo que resultaba claro que *"(e)l contenido del curso dictado en Austral era perfectamente equiparable en su parte teórica al curso previsto en el RAAC. Si tomamos en cuenta el contenido de todos los cursos y lo comparamos con el previsto en el RAAC 23, lo que se verifica sin inconvenientes es este último era inferior tanto en lo que tenía que ver con la carga horaria como en relación al contenido, con respecto a la totalidad de los cursos realizados por Arribillaga".*

Indicó que *"(P)or todas estas circunstancias es que la CALFAC consideró procedente que Arribillaga solo rindiera el examen de pericia práctico y que no era necesaria la presentación de la constancia de haber aprobado el curso específico previsto en el RAAC 23"*.

Agregó que se *"(p)reveía también una comprobación en vuelo de haber receptado los conocimientos impartidos en el examen teórico y en ese curso práctico, el aspirante debería demostrar no tanto sus conocimientos técnicos para volar, que ya estaban acreditados por su condición de piloto y todos sus exámenes de verificación la competencia, sino que lo que se debía apreciar era su capacidad para poder transmitir esos conocimientos. Es decir, lo que sugirió la CALFAC tener como equivalente y González finalmente decidió, no era todo el curso previsto en el RAAC, sino solamente su parte teórica. La parte práctica, una suerte de examen final del curso, tuvo que rendirla y aprobarla de todas maneras"*.

Consideró que *"(L)a CALFAC para opinar como lo hizo, necesariamente tuvo que analizar toda la trayectoria de aeronáutica de Arribillaga, conforme su legajo de tripulante obrante en la dirección de fomento, donde constaban todos los cursos, exámenes, repasos, horas de vuelo, licencias y habilitaciones a través de toda su carrera"*.

Apuntó que, según surge del expediente, *"(G)onzález, en su carácter de director, aprobó el procedimiento sugerido por la CALFAC y unos días después le envió una nota a Arribillaga notificándole el*

temperamento propuesto y aceptado por él y haciéndole saber que para obtener la mencionada licencia debía someterse al examen de pericia de vuelo. El examen práctico se llevó finalmente a cabo […] *en mayo del año 1994 y Arribillaga fue aprobado, por lo que el inspector de vuelo de la Fuerza Aérea, Aníbal Pena, certificó que estaba en condiciones de obtener su licencia de instructor de vuelo".*

Insistió en que *"(l)o que se evaluó de Arribillaga aquella vez no tuvo que ver tanto* [con] *su conocimiento para volar, que ya estaba acreditado, sino más que nada* [con] *su capacidad para poder transmitirlo, era un examen para analizar cómo enseñaba y cumplidos todos los requisitos exigidos por la normativa vigente, finalmente se le entreg*[ó] *a Arribillaga su licencia de instructor".*

Ponderó que *"(A)rribillaga contaba con más de 12.000 horas de vuelo; a su vez, de esas 1.000 horas de vuelo que exigía el RAAC, 300 debían ser en travesías, que es un vuelo de navegación, y 20 horas de vuelo nocturno. Recordemos que era piloto* [de] *transporte de línea aérea, piloto TLA, es decir que tenía la licencia de la categoría más alta de piloto y las exigencias para ser piloto TLA eran en muchos aspectos, como se verificó durante el debate, muy superiores a las exigidas para ser instructor de vuelo".*

Adicionalmente, razonó que *"(S)i la empresa entre tantos pilotos seleccionó y habilitó a Arribillaga para ser instructor, seguramente gozaba de la confianza de*

sus directivos para comprobar ni más ni menos que la competencia de sus propios pilotos. Al imputado no se le conocieron objeciones a su desempeño como instructor, ni quejas de otros pilotos de la empresa que hubieran sido instruidos por él".

Luego, destacó que *"(A)rribillaga nunca participó de la instrucción ni de Horacio Núñez ni de Jorge Cécere. Arribillaga nunca fue instructor de los nombrados. Aparece su nombre efectivamente en los legajos de ambos, pero nunca intervino como su instructor".*

En ese sentido, explicó que, en el caso de Cécere, *"(A)rribillaga solo intervino en vuelo de verificación de sectores, que son vuelos de inspección que se realizaban cuando los pilotos cambian su condición, por ejemplo, de copiloto a comandante o bien cuando pasaban a pilotear otro avión con otras características. Eran vuelos de verificación de sectores de vuelos regulares con pasajeros incluso, vuelos de reconocimiento y aplicación de conocimientos en diferentes sectores"*, mientras que, en el caso de Núñez, *"(a)demás de figurar en vuelos de verificación en sectores, también aparecía Arribillaga en vuelos de verificación de la competencia, que tampoco eran vuelos de instrucción sino verificaciones que se realizaban cada seis meses, y allí no se instruía sino que eran exámenes, se evaluaba al piloto instruido anteriormente y se presentaba a esos vuelos a fin de corroborar su competencia".*

Complementariamente, destacó *"(l)a capacidad del Comandante Cécere pues los testigos Botana, Perrota,*

Hoepner y Nogués, cuando depusieron se deshicieron en elogios sobre la capacidad técnica y profesional de Cécere y sus excelentes calificaciones en las pruebas de capacidad".

En otro orden de ideas, el tribunal sentenciador recordó que "*(l)a Acusación Particular le reprocha a González* [no exigir] *a la empresa Austral que cumpliera con la instrucción en CRM, pese a que la propia disposición 3797, dictada por el Comando de Regiones Aéreas en fecha 7 de abril del 97, reconocía que dicha instrucción estaba vigente y era obligatoria para el personal afectado a la operación de aeronaves pues sostuvo que era obligatorio el CRM para el personal afectado a la operación de aeronaves, por lo menos desde el año 1995, en virtud de la enmienda 22, del anexo 6, capítulo 9, párrafo 9.3 de la OACI".*

Al respecto, el *a quo* valoró que "*(l)a autoridad en la Argentina no era la OACI y la responsabilidad de la aplicación de esa recomendación, pues solo eso era, recayó, por delegación en el comandante de Regiones Aéreas. Y aquellos usuarios de transporte aéreo en nuestro país debían cumplir lo establecido en las regulaciones aeronáuticas nacionales, que en esos años eran el ROATAC y el NESTAR".*

Resaltó que la enmienda de la OACI aludida "*(s)e trataba simplemente de una recomendación a los Estados firmantes del Convenio de Chicago, no era una directiva, una orden y era obvio que la aplicación no podía ser inmediata, porque requería, primero, de la preparación de*

instructor de CRM, que no los había hasta ese momento, preparar los cursos, sus contenidos, el material, habilitarlos, proveerlos de recursos".

Reseñó que, recién en octubre de 1997, *"(s)e seguía con la tarea de institucionalizar la enseñanza del CRM que debía ser implementada por todas las explotadoras que se dedicaban al transporte aéreo no antes del año 1998; todo ello, conforme a la disposición 3797 del Comando de Regiones Aéreas del 7 de abril del 97 y la disposición 117/97 del 18 de septiembre de ese mismo año y de ese organismo".*

Concluyó, pues, que *"(e)s erróneo lo afirmado por la querella sobre que fuera obligatoria la instrucción de CRM para la época del accidente".*

Finalmente, abordó *"(l)a última imputación a Carlos Horacio González* [que] *fue la dispensa dada a Austral para que los recurrents fueran una vez al año en vez de dos".*

Comenzó por meritar, respecto de los anexos de la OACI, que *"(n)o son mandatorios sino que resultan ser recomendaciones que, obviamente el Estado argentino como parte del acuerdo debía cumplir pero que recién resultan mandatorios al ser incluidos en nuestra normativa interna, y esto es lo mandatorio las disposiciones legales o reglamentarias internas, es decir las normas establecidas para los servicios de transporte aéreo regular, llamadas NESTAR".*

Afirmó que *"(E)n forma incorrecta la querella sostuvo que hubo una dispensa a Austral para que se*

hiciera un solo recurrent anual que, en realidad es un control de competencia que se le hacía a los pilotos".

Con relación a ese tópico, citó la literalidad del art. 38 del NESTAR: *"´(N)ingún explotador puede utilizar una persona ni persona alguna puede desempeñarse como piloto integrante de una tripulación de vuelo a menos que dicho piloto haya completado satisfactoriamente un control de eficiencia o aprobado un curso en simulador de aeronave, de acuerdo con las exigencias del capítulo 17 y las siguientes. Para el piloto al mando un control de eficiencia dentro de 12 horas calendario precedentes y además, dentro de los 6 meses calendario precedentes, un control de eficiencia o entrenamiento en simulador. Para los otros pilotos, un control de eficiencia dentro de los 24 meses calendario precedentes o curso en simulador de aeronave, de acuerdo con la exigencia del artículo 17 y dentro de los 12 meses calendario precedentes a un control de eficiencia o un curso en simulador de aeronave´".*

Tomó en consideración que la norma NESTAR citada *"(s)e vincula con la recomendación establecida por el anexo 6, artículo 9.4.4 de la OACI, que dice lo siguiente. ´El explotador se cerciorará de que se compruebe la técnica de pilotaje y la capacidad de ejecutar procedimientos de emergencia, de tal modo que se demuestre la competencia del piloto en cada tipo o variante de un tipo de avión, cuando las operaciones pueden tener que efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumento, el explotador se cerciorará de que pueda quedar demostrada la competencia del piloto para cumplir*

tales reglas, bien sea ante un piloto inspector del explotador o ante un representante del Estado explotador. Dichas verificaciones se efectuarán dos veces al año, dos verificaciones similares efectuadas en un plazo de 4 meses consecutivos, no satisfarán por sí solas ese requisito´".

Coligió que *"(T)odo esto se cumplía, y estaba integrado en el plan de instrucción de todos los pilotos incluyendo a Cécere y Núñez".*

Sobre el particular, estimó que *"(L)a querella omitió analizar la nota al artículo 38 que se encuentra introducida en el NESTAR, que dice lo siguiente. ´Para los fines previstos en el párrafo 38.1, el control de eficiencia que determina el anexo 3 es suficiente; y en cuanto los períodos fijados en los incisos 1 y 2, estos podrán ser reconsiderados...´, y ´...por la autoridad aeronáutica a requerimiento del explotador en función del tipo de operación autorizada y la actividad de vuelo mensual cumplida por los pilotos´".*

Y, llevado al caso bajo estudio, estimó que ello *"(f)ue justamente lo que ocurrió con la empresa Austral, que fundó los motivos por los cuales el recurrent pedía que fuera anual. No reclamó una dispensa sino que, según ella, presentó un método diferente de control de competencia".*

En ese sentido, ponderó que *"(L)a empresa Austral elevó la nota el día 29 de mayo de 1995 a la Dirección de Habilitación y Fomento a cargo de González, para que fuese reconsiderado el control de eficiencia por*

la autoridad aeronáutica, que, tal como lo indica la norma, era una facultad".

Aún más, sopesó que *"(e)l reglamento para la operación de aeronaves de transporte aerocomercial, el ROATAC, del año 1993, había sufrido una enmienda en el año 96, en el artículo 9.4.4.1, que decía lo siguiente: ´Elimínese totalmente el párrafo 9.4.4.1 y en su lugar colóquese el siguiente texto: el control de eficiencia se realizará de conformidad con lo establecido en el documento Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo (NESTAR) capítulo 38´. Es decir, lo que reglamentaba este control de eficiencia era el artículo 38.1 del NESTAR que seguía la recomendación de la OACI: las normas del momento permitían que se propusiera un método diferente al control de eficiencia y la empresa lo único que hizo fue seguir ese reglamento".*

Ponderó que *"(E)n aquella nota que la empresa presentó a la Dirección de Fomento, se decía, ´Consideramos que un entrenamiento y control intensivo de las situaciones anormales y emergencias practicadas en simulador una vez al año en la forma anteriormente descripta y un control llevado a cabo cada seis meses, técnica de pilotaje, aptitud para cumplir con las reglas de vuelo por instrumento, gestión de los recursos humanos en cabina, como lo viene desarrollando nuestra empresa, cumple acabadamente con el espíritu y la letra de demostrar la competencia del piloto. Del mismo modo, y con respecto al control de eficiencia en los vuelos por instrumento, la comprobación se puede hacer en un vuelo de*

línea, tal como lo venimos haciendo hasta ahora, ya que no hay norma que lo impide. En este orden de ideas, analicemos los siguientes factores. Nuestro programa de instrucción periódica prevé un curso teórico de 30 horas cátedra y a continuación un entrenamiento de cinco turnos de simulador de 4 horas cada una, dos horas volando y dos horas asistiendo. Normalmente, el primer turno es utilizado para readaptar al piloto y los cuatro restantes se aprovechan para un exhaustivo entrenamiento, que va mucho más allá de un control de eficiencia. El hecho de realizar el curso teórico y el entrenamiento práctico tan próximo como se pueda, aumenta la capacidad de aprendizaje y es allí en el curso práctico de simulador de vuelo donde se pueden practicar todas las emergencias y se puede ejercer un control permanente de la aptitud de los entrenados. Creemos que programado de esta manera el adiestramiento realizamos un control intensivo e integral de nuestros pilotos´".

Valoró, pues, que *"(L)a empresa proponía un sistema diferente, que estaba permitido, por la nota del artículo 38, por las normativas vigentes, un método que incluso la empresa creía que era más eficiente que el seguido por otras empresas. Aprobar ese método era facultad del director de Habilitación y Fomento, porque la misma nota del artículo 38 se lo permitía y sobre la eficiencia de ese método, en el juicio por los dichos del perito Martínez Junor, el testigo piloto Botana y también por el testigo Dante Besaccia".*

En esa línea, evaluó que *"(M)artínez Junor […] explicó que ´…un recurrent anual de cinco turnos de simulador, como es el método de Austral, resultaba más eficaz que dos recurrent semestrales de dos turnos, porque en el caso de la frecuencia semestral, los primeros turnos de simulador se perdían en la adaptación del piloto al simulador y ni siquiera se podía calificar al piloto. Solo el último turno se lo podía evaluar. Eso no ocurría en el caso del método de la empresa Austral, donde se aprovechaba de una mejor manera la instrucción en simulador…´".*

A su vez, ponderó que *"(E)l piloto de la aerolínea Austral Jorge Botana dijo lo siguiente: ´Nosotros teníamos... cumplíamos con los cinco turnos que pedía la autoridad aeronáutica, así que Aerolíneas lo partía en un turno de tres y en un turno de doce, y Austral lo hacía en un turno de cinco. Yo creo que eso no afecta para nada la seguridad a mi humilde entender. En ese momento eran cinco turnos y se repartían en eso. Yo veía a veces positivo los cinco turnos porque cuando uno va al simulador tiene un período de adaptación, porque no es exactamente igual que el avión. Si bien cada vez son mejores los simuladores y cada vez se parecen más y son más reales, siguen siendo un simulador. En esa época los simuladores no tenían la calidad de simulación de lo que tienen hoy, entonces había que adaptarse. Eran mucho más celosos, había que acostumbrarse al fin del simulador, lo que era una pérdida de tiempo. Entonces, si yo parto la instrucción en dos, pierdo dos veces en adaptarme…´".*

Adunó que, por su parte, "*(D)ante Besaccia, dijo lo siguiente: ´…Bueno, voy a hacer, una referencia general sobre este tema. Cuando yo llevaba unos meses de Austral como gerente de Instrucción, el Grupo Iberia decide formar un pequeño comité con los gerentes de Instrucción de las distintas empresas que componían el Grupo, estas empresas eran Aerolíneas, Austral, Iberia y no recuerdo bien si había otra pequeña empresa de España, y nos hizo reunir en Madrid, para hablar sobre el entrenamiento que hacía en cada empresa, y tratar de qué en general se podía mejorar en todas las empresas. Yo era el único que no era piloto de la empresa porque no era... yo en Austral no cumplía esa función. Todos los otros eran pilotos que participaban de la organización de la empresa y específicamente eran los gerentes de instrucción. Yo expuse en ese momento cómo era el adiestramiento de la Aerolínea Austral, cómo se le refería al comienzo de una semana de clases teóricas y la semana siguiente cinco turnos de simulador con el último turno en un examen final. Cuando terminé de hacer esa exposición, todos los gerentes de instrucción que estaban en ese momento en la reunión dijeron que por lejos esa era la mejor instrucción de todas las empresas. Una de las razones era que normalmente cuando se va al simulador se pierde el primer turno en adaptarse, porque no es lo mismo volar un avión que volar un simulador. Quiere decir que si uno va a hacer dos turnos en un determinado momento, pierde uno y se queda con uno. Y a los seis meses se va a hacer otros dos turnos, pierde uno y se queda aprovechando dos, y si no va a hacer cinco turnos seguidos, pierde uno*

y aprovecha cuatro. Quiero decir que aprovecha el doble… ´”.

En ese contexto, entonces, el tribunal sentenciador estimó que *“(L)a empresa Austral fundó los motivos por los cuales su método era eficiente para el control de competencia de los pilotos y fue aceptado por la autoridad aeronáutica y González cumplió con las normas que regían su función, y por eso lo que hizo fue bajo la reglamentación vigente al momento de los hechos y la Acusación Particular no introdujo en el debate ninguna evidencia que moviera a creer que esa ´autorización´, que no ´dispensa´ había sido lograda con medios ilegales”.*

Reiteró que *“(D)e la lectura de los legajos de Núñez y Cécere, ya se ha dicho, surge que ellos tenían un adecuado control de competencias, tal como lo exige la OACI y la reglamentación de nuestro país”.*

Para terminar, dijo que el obrar de González *“(n)o fue más allá del riesgo permitido y cumplió de manera adecuada con los deberes que exigía su rol de director de Habilitación y Fomento, no generó ningún peligro para la seguridad de la aeronave, solo cumplió con las normas que estaban establecidas al momento del hecho, con el procedimiento vigente y está más que demostrado que tampoco pudo haber sido esto una merma en la instrucción de los pilotos, todo lo contrario”.*

Asimismo, consideró que *“(l)a querella no arrimó prueba alguna de lo contrario y que González, con su proceder, activo u omisivo, hubiera creado ningún riesgo jurídicamente desaprobado* […] *el imputado actuó dentro de*

los límites y las reglas que regulaban su rol y consecuentemente esas conductas no configuraron un peligro concreto y real para la seguridad de la aeronave".

- *Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny.*

De otra parte, con relación a la imputación de la querella hacia Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny, el tribunal sentenciador expuso que *"(e)lla se sustentó en su calidad de integrantes de la CALFAC, es decir la Comisión Asesora de Licencias de Funciones de Aeronáuticas Civiles que decidieron eximir al solicitante Andrés Arribillaga de la constancia de haber aprobado el curso de instrucción reconocida para instructor de vuelo".*

Sobre el particular, señaló que los imputados *"(n)o tenían poder de decisión, únicamente asesoraban y le sugerían a González y éste es que decidía y todo lo argumentado respecto de González en cuanto que únicamente aprobó una equivalencia teórica mas nunca concedió una exención se aplica, por carácter transitivo, a los dos aquí imputados, siempre se trató de una solicitud de equivalencia por parte de Arribillaga e incluso tuvo que rendir, con posterioridad, la parte práctica del curso del cual requería equivalencia".*

No obstante, agregó algunas consideraciones acerca de la labor realizada por ambos, *"(t)al el haber quedado demostrado que aquéllos compararon minuciosamente los cursos y programas presentados por Arribillaga correspondientes al curso de Austral, todo esto y el programa y contenido del curso que exigía el RAG 23 para*

obtener la licencia de instructor de Vuelo privado, es una licencia que se solicita para tener una actividad en el ámbito privado, cuya equivalencia se solicitaba, y finalmente fue sugerida por ambos a través del Acta 19/94”.

Insistió en que *“(l)os cursos y la experiencia de Arribillaga superaban el curso que pretendía no realizar mediante la equivalencia”* y lo ejemplificó con que *“(e)n Meteorología Aplicada a la Instrucción de vuelo, el RAG 23 exigía 36 horas, Arribillaga en los dos cursos anteriores dedicó 90 horas al conocimiento de esta materia y en Navegación Aérea y Radio Ayudas, donde la exigencia del RAG 23 era de 24 horas y Arribillaga había sumado en ese rubro, entre los dos cursos anteriores, 75 horas”.*

Agregó que *“(A)rribillaga tenía más de 12.000 horas de vuelo lo que le otorgaba una experiencia y trayectoria considerable y esta experiencia en vuelo también fue analizada por los miembros de la Calfac”.*

Concluyó, pues, que *“(d)esde el análisis de la teoría del delito* […] *se advierte* […] *que no demostró la Acusación Privada que exista ningún nexo de causalidad entre la opinión expresada en el expediente de cita, con el resultado o la puesta en peligro de la aeronave siniestrada, por lo que Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny ser*[ían] *absueltos”.*

Pues, bien, de lo hasta aquí expuesto, observamos que la sentencia puesta en crisis ha realizado un amplio, profundo y pormenorizado análisis de la situación de cada uno de los imputados, con base en la

prueba producida en el debate y en el derecho aplicable al caso.

De tal modo, concluyó que Manuel Ángel Morán, Walter Antonio Hayas, Mario Daniel Cardoni, Fernando José Francisco Mayorga, Ángel Rafael Sanchís Herrero, Francisco Javier Monzón, Mario Víctor Sruber, Gabriel Mario Pérez Junqueira, Javier Losa de la Cruz, Ricardo Embón, Pablo Alfredo Chini, Norberto Hugo Nieves, Jorge Belarmino Fernández, Enrique Ventura de Anchorena, Norberto Alfredo Sotelo Ossa, Edgardo Alfredo Sánchez Ara, Hugo Alberto Adib, Carlos Adrián Carmenini, Andrés Arribillaga, Carlos Horacio González, Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny debían ser absueltos de las acusaciones por las que fueron requeridos a juicio.

Como contracara, la parte recurrente no solo reeditó planteos que ya recibieron adecuada respuesta en la sentencia opugnada, sino que además sus críticas no trascienden la mera discrepancia valorativa, no acreditan -ni se advierte tampoco- la existencia de elementos probatorios omitidos o de fallas lógicas en el razonamiento del tribunal sentenciador que permitan desvirtuar la decisión cuestionada.

Ciertamente, respecto de los miembros del directorio de la empresa Austral y de su asesor legal al momento del hecho, el tribunal sentenciador precisó que la acusadora privada no concretó los deberes puntualmente omitidos por cada uno de ellos, ni describió en qué consistieron las supuestas inacciones ni las fechas en que cada una de dichas omisiones respecto de cada uno de los

nombrados habrían tenido lugar, sin que la parte impugnadora se haya hecho cargo, en el recurso bajo examen, de rebatir dicha apreciación mediante la indicación de elementos de convicción concretos cuya consideración haya sido omitida por el *a quo*.

De otra parte, con relación a Javier Losa de la Cruz -gerente del área técnica-, Ricardo Embón -gerente de planeamiento e ingeniería-, Pablo Alfredo Chini -gerente de aseguramiento de calidad-, Norberto Hugo Nieves -auditor de aseguramiento de calidad-, Jorge Belarmino Fernández -gerente de mantenimiento- y Enrique Ventura de Anchorena -gerente del área de operaciones-, el pronunciamiento puesto en crisis valoró, por un lado, que no se comprobó nexo de causalidad entre la inexistencia de la luz ámbar de advertencia "Pitot Stall/Heater OFF" y el accidente y, por otro, que tampoco se acreditó que los nombrados hayan creado o aumentado riesgo alguno que estuviera jurídicamente desaprobado.

En ese orden de ideas, hemos de destacar que el razonamiento de la sentencia recurrida se sustentó en la doble competencia que la DNA tenía al momento del hecho, a saber, como autoridad de aplicación del Reglamento de Aeronavegabilidad y como delegada de la competencia legislativa en materia de reglamentación de aeronavegabilidad (cf. art. 2 del Decreto n°1496/87).

Así, pues, ponderó que la DNA, organismo competente y con facultades delegadas para certificar la circulación de los aviones en el país, aseguró a la organización técnica de la empresa Austral (a cargo del

imputado Losa de la Cruz) que podía operar el avión McDonell Douglas, modelo DC-9-32, matrícula LV-WEG, pues estaba certificado conforme las reglas propias de la actividad.

En ese sentido, tomó especialmente en consideración que la DNA, en tanto se expide a través de actos administrativos estatales, goza de la presunción de legalidad propia de ellos y que, con relación a los explotadores aéreos de transporte de pasajeros, los actos de aquella tienen calidad fedataria absoluta.

Asimismo, sopesó las declaraciones testificales de Alejandro Botana, Carlos Emilio Pérez Almada, Óscar Clemente Bazzani, Miguel Pavano, Eduardo Gabriel Perrota y Juan Antonio Rachello, contestes entre sí, para colegir que no fueron demostradas -ni se acreditaron- fallas de mantenimiento en la aeronave siniestrada. Por el contrario, tuvo por constatado que la aeronave fue inspeccionada siete veces la jornada de la tragedia.

A su turno, con base en una pormenorizada ponderación de la prueba producida, concluyó que los pilotos Cécere y Núñez se encontraban debidamente habilitados y entrenados para llevar a cabo su actividad, así como también que la obligatoriedad del entrenamiento de gestión de cabina (CRM), al momento del hecho, no había entrado aun en vigencia.

Al respecto, abordó con un amplio grado de detalle la instrucción que los pilotos Cécere y Núñez recibieron, así como también los controles de capacidad a los que fueron sometidos -los que incluyeron, entre muchas

otras, prácticas de aproximación a la pérdida en diferentes configuraciones, descenso de emergencia y pilotaje en condiciones de tiempo frío y de formación de hielo media-, para concluir que todo ello fue conforme con lo requerido por la normativa aplicable y vigente al momento del hecho, sin que la parte acusadora lograra demostrar su tesis de la *"(a)bsoluta falta de instrucción y entrenamiento"* de los pilotos y la consecuente puesta en peligro de la aeronave LV-WEG que los imputados habrían generado.

Concretamente, respecto de Andrés Arribillaga, la parte impugnadora no aportó argumentos atendibles para desvirtuar el temperamento adoptado por el tribunal sentenciador, quien valoró, en primer lugar, que no existió la eximición aludida, sino que se trató de un pedido de equivalencia del curso efectuado por el imputado, proceso en el cual se constató que cumplía con todos los requisitos normativos para desempeñarse en su función. Ello no obstante acreditarse que, contrariamente a lo planteado por la acusación particular, Arribillaga intervino en el control de eficiencia de Cécere y Núñez en un solo tramo. En definitiva, con acierto, el tribunal falló considerando que no se creó ni aumentó riesgo alguno que estuviera jurídicamente prohibido y que no existe nexo causal ni imputación objetiva que torne penalmente relevante la conducta del imputado.

De otra parte, con relación a Carlos Horacio González, Guillermo Luis Destefanis y Juan Antonio Fortuny, observamos que la querella tampoco alcanza a

refutar los fundamentos de la sentencia recurrida, toda vez que quedó demostrado que el curso teórico de instructor de vuelo que Arribillaga realizó en el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), cuya equivalencia solicitó, fue debidamente ponderado tanto por González, a cargo de la Dirección de Habilitación y Fomento, como por Destefanis y Fortuny, integrantes de la Comisión Asesora de Licencias de Funciones Aeronáuticas Civiles (CALFAC), al decidirse que aquél resultaba equiparable y acorde con los requisitos establecidos por el RAAC 23, capítulo 16, para otorgar al nombrado la licencia de instructor de vuelo, en tanto proveía y constataba los conocimientos teóricos requeridos por la normativa citada.

En cuanto a la instrucción en CRM, observamos que la sentencia recurrida tomó en consideración que ella debía ser implementada por todas las explotadoras que se dedicaban al transporte aéreo *"(n)o antes del año 1998"* en virtud de la disposición 3797 del Comando de Regiones Aéreas del 7 de abril de 1997 y de la disposición 117/97 del 18 de septiembre de 1997, además de justipreciar que la enmienda 22, del anexo 6, capítulo 9, párrafo 9.3 de la OACI, invocada por la querella, no resultaba obligatoria, sino simplemente una recomendación; circunstancias que, por un lado, permiten situar al proceder de los imputados dentro de lo jurídicamente permitido y, por otro, se mantienen incólumes frente a los agravios de la parte impugnadora, quien se limitó a insistir en su interpretación sobre el carácter mandatorio de la enmienda

aludida, sin aportar fundamentos atendibles a ese respecto.

De otra banda, en lo atinente a la preparación para posibles fallas de velocímetros, la parte recurrente no ha aludido a normativa ni a uso y costumbre alguna de la actividad aérea al momento de los hechos que otorgue sustento a su objeción por la no inclusión de dicho contenido en los entrenamientos y controles de eficiencia de los pilotos, falencia argumentativa que adquiere mayor relevancia cuando la recurrente no logró rebatir los argumentos de la sentencia puesta en crisis con base en los cuales se descartó el engelamiento de los tubos pitot y, consecuentemente, la falla de los velocímetros como factor contribuyente al accidente del avión LV-WEG la noche del 10 de octubre de 1997, base fáctica de su hipótesis acusatoria.

A mayor abundamiento, hemos de destacar que, si bien no trasciende lo meramente indiciario, aún de aceptarse la afirmación acerca de *"(l)a falta de memoria de los contenidos de la instrucción en general"* que, según la parte recurrente, los pilotos de Austral evidenciaron durante sus declaraciones testificales en el debate, tal circunstancia no admitiría, como única explicación, que el entrenamiento brindado por la empresa fuera deficiente, sino que resulta razonable y verosímil que, más bien, dicho olvido pueda obedecer al tiempo transcurrido entre 1997 y el comienzo de la realización de las audiencias referidas, en 2019.

A su turno, acerca de la periodicidad del entrenamiento y el control de eficiencia de los pilotos (llamados *recurrents*), la parte impugnadora reeditó sus argumentos relacionados con las previsiones del Capítulo 2.14 del Manual General de Instrucción del Reglamento para la Operación de Aeronaves (ROA-TAC) que disponía la realización de dos verificaciones de competencia al año y que rigió hasta 1996; reglamentación que, luego, -según argumentó- fue sustituida por un texto que *"(s)obre el particular, remitía a lo establecido por el capítulo 38 de las NESTAR"*.

Sin embargo, la crítica aludida ya fue abordada por el tribunal sentenciador -conforme surge de las transcripciones que anteceden párrafos arriba-, quien estimó determinante lo establecido por la nota al art. 38 introducida en las NESTAR, que detalla especificaciones reglamentarias para tener por cumplidos los controles de eficiencia en tiempo oportuno, dentro de las cuales se prevé la posibilidad de reconsiderar los períodos fijados en *"(l)os incisos 1 y 2* […] *por la autoridad aeronáutica a requerimiento del explotador en función del tipo de operación autorizada y la actividad de vuelo mensual cumplida por los pilotos"*, ocasión en la que, además, remarcó que la parte querellante había omitido ponderar dicha normativa en su análisis del caso, argumentos que no lograron ser desacreditados en el recurso de casación bajo análisis.

Por su parte, la sentencia puesta en crisis tomó en cuenta que la instrucción de los pilotos, los cursos

recibidos, las dispensas y las condiciones laborales eran ajenas a la competencia de la DNA.

Con relación a la luz ámbar de advertencia "Pitot Stall/Heater OFF", valoró que no se acreditó nexo de causalidad entre su inexistencia y el resultado dañoso porque no se comprobó el engelamiento de las sondas pitot de la aeronave LV-WEG la noche del 10 de octubre de 1997.

A su vez, sopesó que la aeronave siniestrada estaba autorizada a volar sin la referida luz ámbar, siempre que el amperímetro estuviera instalado y operativo, conforme las disposiciones de la DNA en la materia vigentes al momento del hecho.

Hemos de recordar que la parte impugnadora cuestionó por arbitraria dicha tesitura sosteniendo su hipótesis acusatoria en la circunstancia que el Reglamento de Aeronavegabilidad mencionado en el art. 1° del Decreto n°1496/1987 se encontraba vigente al momento de los hechos y que, por ende, la instalación de la alarma prevista por las DNAR 25.1326 y 121.342 devenía obligatoria.

Sin embargo, observamos que la sentencia puesta en crisis brindó acabadas razones para concluir que el referido Reglamento de Aeronavegabilidad no entró en vigor sino hasta septiembre de 1999.

Sobre el particular, cabe memorar que el Decreto n°1496/87 (B.O.: 16 de febrero de 1988), en su art. 1°, dispuso: *"(A)dóptanse para la Aviación Civil de la República Argentina las normas y procedimientos relativos a la aeronavegabilidad que integran el presente como Anexo I, las que constituirán el Reglamento de Aeronavegabilidad*

de la República Argentina", mas fue publicado sin el mencionado Anexo I.

Fue recién con la emisión de la Disposición n°213/99 de la DNA (B.O. 21 de septiembre de 1999) que se publicó el mentado Reglamento de Aeronavegabilidad y en su art. 4° se dispuso su entrada en vigencia *"(a) partir del día siguiente al de su publicación"*.

Clarificado ese punto, la sentencia puesta en crisis precisó que *"(L)o obligatorio en nuestro país es todo precepto que dicte la autoridad argentina competente (DNAR)"* y que *"(h)asta aquélla fecha de 1999, las normas FAR fueron tomadas simplemente como una referencia, como un modelo, como una guía a seguir. Y por ello, solo una parte de esas normas FAR, traducidas y adecuadas, se constituyeron en obligatorias cuando se integraron al Reglamento de Aeronavegabilidad en el anexo 1, en el año 1999, mediante la disposición DNA 213 de ese año"*; consideraciones que no han sido desvirtuadas por la parte recurrente, pese a su denodado esfuerzo.

En ese escenario, el tribunal sentenciador justipreció que *"(c)omo autoridad de aplicación de interpretación de la norma de ese entonces,* [la DNA] *estableció que el equivalente que requería, más allá de lo que decía la FAR 25.1419, era el amperímetro, equivalencia que fue confirmada por la FDA y por el constructor, por la Boeing"*.

Agregó que *"(s)egún varios peritos sostuvieron durante el coloquio, se debe decir que el amperímetro es un instrumento más seguro y confiable por ser clase 2 y*

tiene que estar certificado, en tanto que la luz ámbar no lo es, es clase 3 y pertenece, por lo tanto, al nivel más bajo en calidad y seguridad”.

Por lo expuesto, advertimos que el tribunal sentenciador brindó fundadas razones para dar sustento a la decisión sujeta a revisión, sin que la parte impugnadora haya aportado -ni se adviertan- argumentos atendibles que permitan desvirtuar el razonamiento seguido, más allá del denodado esfuerzo por demostrar su disconformidad con la sentencia.

Por lo demás, con relación al agravio vinculado con las condiciones en que el vuelo AU2553 fue despachado, dable es precisar que la parte impugnadora centró su argumentación en torno a lo que consideró infracciones al régimen aeronáutico aplicable, mas, a lo largo del proceso, no brindó razones atendibles que permitan de tal modo advertir el yerro de la decisión recurrida.

Consecuentemente, de adverso a lo alegado por la parte impugnadora, observamos que el pronunciamiento puesto en crisis realizó una adecuada valoración de las actividades a cargo de los encartados, de sus roles específicos y de sus obligaciones, para cuyo cometido consideró el escenario fáctico, las pruebas conducentes y la normativa aplicable al caso, y pudo entonces concluir que los imputados no crearon ni acrecentaron riesgo alguno que estuviera jurídicamente reprobado, de modo tal que sus conductas no pueden ser subsumidas en la figura del art. 190 del CP.

Por lo demás, con relación a la posibilidad que el art. 401 del CPPN confiere al tribunal para resolver conforme una calificación jurídica distinta a la planteada por las partes y el agravio de la querella vinculado con que el tribunal *a quo* habría omitido considerar la posibilidad de aplicar al presente caso el tipo penal previsto por el art. 196 del CP, hemos de realizar algunas consideraciones adicionales.

La parte impugnadora plantea una objeción meramente conjetural y, a su vez, contradictoria, pues sostiene que *"(E)n la hipótesis de haber variado la calificación encuadrando el hecho en la figura del estrago culposo* […] *tal vez otra hubiera sido la conclusión del juicio, distinto a la absolución"* y que *"(C)laro está, en esta idea o ensayo meramente conjetural, podría haberse concluido en la prescripción de la acción penal por transcurso del tiempo"*, lo que por sí solo basta para desestimar el planteo bajo examen.

Sin perjuicio de ello, hemos de agregar que -tal como ha sido expuesto en el considerando "XI.b" del presente sufragio- la figura legal prevista por el art. 196 del CP requiere para su configuración tener por comprobado un nexo de causalidad entre una conducta negligente o imprudente atribuible a la persona imputada y la consecuente elevación de un riesgo no permitido que luego se concrete en el resultado de accidente aéreo; supuesto de hecho que la parte recurrente no logró acreditar en el presente caso con base en la prueba producida en el debate, tomando especialmente en cuenta

que el tribunal sentenciador descartó que alguna de las conductas atribuidas por la acusación a los imputados haya generado o acrecentado un riesgo no permitido para la aeronave LV-WEG, la noche del 10 de octubre de 1997, que causara el accidente aéreo sufrido por dicho avión, tesitura que -por las razones que anteceden- no ha logrado ser desvirtuada por la casacionista.

Por lo tanto, la crítica efectuada por la parte impugnadora en este punto tampoco habrá de prosperar.

Por último, en cuanto respecta a los puntos dispositivos XXXVI a XLI de la sentencia recurrida, mediante los que no se hizo lugar a los diversos pedidos de extracción de testimonios realizados por la parte querellante, y que conforman el objeto del recurso de casación actualmente bajo estudio, hemos de remarcar que la parte impugnadora omitió formular objeción alguna contra ellos y brindar argumento alguno que diera sustento a su crítica.

Por lo tanto, aunado a que la decisión sobre el asunto se advierte motivada y razonada, conforme se desprende de la sentencia opugnada, hemos de rechazar el embate de la parte impugnadora contra los puntos dispositivos aludidos.

XI.c.iv. En consecuencia, de manera contraria a lo pretendido por la parte recurrente, estimamos que la resolución del tribunal *a quo* se halla suficientemente fundada y no resulta en absoluto arbitraria, al contar con los fundamentos jurídicos necesarios y suficientes que

impiden su descalificación como acto judicial válido (Fallos: 293:294; 299:226; 300:92; 301:449 y 303:888).

Al amparo de la pretendida arbitrariedad en la argumentación, colegimos que la parte impugnadora únicamente exteriorizó divergencias de criterio con el razonamiento efectuado al justipreciarse el plexo probatorio; pero, de su compulsa, evaluación y análisis de manera alguna surge un apartamiento de las constancias de la causa, sino que fue a partir de ellas que el tribunal *a quo* arribó a sus conclusiones; razón por la que los agravios bajo análisis deben ser rechazados.

XII. Finalmente, habremos de abordar la crítica de la recurrente con relación a la imposición de costas en el orden causado en la sentencia traída a revisión.

Al respecto, cabe señalar que, si bien es jurisprudencia de esta Cámara que las cuestiones relativas a la imposición de las costas del proceso resultan, por regla, incensurables por la vía intentada (cfr. causas n°36 "Rojt", Reg. 34, rta. el 8/9/93; FSA 73000260/2008/TO1/4/CFC3 "Mulhall, Carlos Alberto y otros", Reg. 205/19, rta. el 27/2/19 y CFP 3308/2009/TO1/17/CFC2 "Quinteros Suárez, Matías Nahuel s/recurso de casación", Reg. 2116/16, rta. el 4/12/19 de esta Sala; causa n°19 "López Biscayart, Javier s/recurso de queja", Reg. 19, rta. el 06/07/93 de la Sala II; causas n°1666 "Traba", Reg. 2060, rta. el 29/6/98, n°601 "Castilla S.A.", Reg. 277, rta. el 27/10/95 y n°1030 "Barcessat", Reg. 117/97, rta. el 4/4/97 del registro de la Sala III; y causas n° 86, "Díaz Menéndez", Reg. 103,

rta. el 28/2/94, n°1852, "Pezzi Michaelson", Reg. 2259, rta. el 30/11/99, n°726/13 "Procopio", rta. el 14/8/2013, Reg. 1447.13 y FGR 83000666/2008/TO1/10/RH1, Reg. 410/15, rta. el 19/3/2015 de la Sala IV, entre otras) es doctrina inveterada del máximo Tribunal de Justicia que corresponde hacer excepción a esa regla cuando, como ocurre en el caso, el fallo prescinde de circunstancias relevantes del proceso, contiene solo una fundamentación aparente y no satisface la exigencia de validez de las decisiones que impone siempre la aplicación razonada del derecho vigente con adecuada referencia a los hechos comprobados de la causa (Fallos 311:357; 316:224; 330:4903, 335:353 y 340:910, entre muchos).

En ese orden, es pertinente señalar que el tribunal sentenciador omitió explicitar las razones que lo llevaron a imponer a la parte querellante las costas en el orden causado, incumpliendo así el mandato de motivar las sentencias y de decidir conforme las reglas de la sana crítica racional (cf. art. 123 del CPPN).

Por consiguiente, específicamente en cuanto decidió imponer a la parte querellante las costas en el orden causado, la sentencia impugnada resulta arbitraria, circunstancia que la invalida como acto jurisdiccional válido e impone su descalificación en ese respecto (Fallos: 316:321; 316:1285; 318:2299; 318:2424; 319:1741; 322:2067 y 323:1989, entre otros).

De ese modo, tal como hemos tenido oportunidad de expedirnos en el expte. CFP 9789/2000/TO1/CFC3 (Reg. nro. 270/24, rto. el 11/04/2024) al adherir al voto del

magistrado Carlos A. Mahiques, interesa recordar que el art. 531 del CPPN estatuye que las costas serán impuestas *"(a) la parte vencida"*, que deberá cargar con la financiación del proceso. De ahí, que quien deba afrontar los gastos será el imputado en caso de ser condenado desde que su conducta obligó al movimiento de todo el engranaje judicial o, el acusador, en caso de absolución (cfr. Navarro, Guillermo Rafael; Daray, Roberto Raúl; "Código Procesal Penal de la Nación. Análisis doctrinal y jurisprudencial"; T° 2, Hammurabi, 2004, Buenos Aires, pág. 1305).

Sin perjuicio de ello, la norma establece que se puede eximir del pago total o parcial cuando la parte hubiera tenido razón plausible para litigar, puesto que *"(l)a responsabilidad por el pago de las costas no es puramente objetivo, sino que tiene un reflejo subjetivo, que abre el camino a un juicio sobre la culpa del vencido"* (Núñez, Ricardo; Código Procesal Penal de la provincia de Córdoba; 2ª Edición; Marcos Lerner editora; 1986; Córdoba; pág. 541).

En efecto, la regla general enunciada admite ser atenuada *"(s)obre la base de circunstancias cuya existencia, en cada caso, torne manifiestamente injusta la aplicación del mencionado principio* […]" (Palacio, Lino; "Derecho Procesal Civil", T. III, sujetos del proceso, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1991, pág. 373).

Bajo esa directriz, el profesor Palacio enseña que la existencia de razón fundada para litigar que permite la eximición total o parcial de las costas,

consiste en una convicción razonable acerca del derecho defendido en el pleito, puntualizando que quedan comprendidas en esta fórmula la incertidumbre sobre la situación de hecho, la aplicación de leyes nuevas, la resolución de cuestiones novedosas susceptibles de soluciones encontradas, la decisión sobre temas jurídicos complicados o dudosos o respecto de los cuales existe jurisprudencia contradictoria o recientemente modificada (cfr. Palacio, Lino, op. cit., págs. 373/374).

En este caso, teniendo en cuenta que las imputaciones se vincularon con la mayor tragedia de aviación civil en la historia de nuestro país, que produjo el desenlace fatal de setenta y cuatro preciadas vidas y que para el esclarecimiento del monstruoso hecho se requirió abordar cuestiones profundamente técnicas -tanto en su faz material como jurídica-; entendemos que el tribunal no brindó una fundamentación suficiente y que, por el contrario, el denodado esfuerzo de la parte querellante configura los supuestos que habilitaban a eximirla de la imposición de costas, lo que en este sentido se propone al acuerdo.

XIII. Por todo lo expuesto, proponemos al acuerdo: I) Declarar abstracto el tratamiento del recurso de casación interpuesto en lo concerniente a quienes en vida fueran Juan Manuel Baigorria y Rodolfo Danilo Wenk; II) Declarar parcialmente inadmisible el recurso de casación deducido contra los puntos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI de la sentencia impugnada (arts. 444 y 456, CPPN); III) Hacer lugar parcialmente al recurso de

la parte querellante, sin costas, casar la sentencia traída a revisión en cuanto dispuso en los puntos XII al XXXIV la imposición de costas en el orden causado a la aquí recurrente, y eximirla del pago de las costas del proceso (arts. 456, 470, 530 y ccds. del CPPN); IV) Rechazar parcialmente el recurso de casación interpuesto por la parte querellante, sin costas, con relación a los demás puntos de agravio (arts. 456, 470 y 471 -ambos *a contrario sensu*-, 530 y ccds. del CPPN); V) Tener presentes las reservas federales efectuadas (art. 14, Ley 48).

Es nuestro voto.

El Sr. Juez doctor Carlos A. Mahiques dijo:

I. Las acertadas consideraciones vertidas en el voto del anterior ponente, doctor Barroetaveña, cuyos fundamentos comparto en lo sustancial, llevan a descartar la existencia de las nulidades, arbitrariedad, vicios de logicidad o fundamentación en la sentencia impugnada.

De mi parte, estimo pertinentes algunas apreciaciones que de seguido paso a exponer.

II. Coincido en que habiéndose acreditado en autos el deceso de Rodolfo Danilo Wenk y Juan Manuel Baigorria, no corresponde pronunciarse y, a su respecto, declarar abstracto el recurso presentado.

III. Acuerdo igualmente en declarar inadmisible el recurso, en punto a la absolución de los imputados respecto de los cuales la querella no realizó requerimiento de elevación a juicio de modo autónomo. El Tribunal Oral en lo Criminal Federal Nro 5, sin ese

requerimiento ni acusación del fiscal, entendió -con remisión a la jurisprudencia de la Corte Suprema-, que condenar en esas condiciones habría vulnerado la garantía constitucional de defensa en juicio (art. 18 de la C.N.).

En efecto, por vía de consolidada doctrina judicial de la Corte Suprema de Justicia de la Nación ("Del'Olio", Fallos: 329:2596) la decisión del juez de instrucción de dar por decaído el derecho a responder la vista del art. 346 del Código Procesal Penal de la Nación trae aparejada "la pérdida de los derechos procesales vinculados al acto precluido", por lo que "si el particular ofendido no concretó objetivamente y subjetivamente su pretensión no podría integrar legítimamente una incriminación que no formuló previamente" (cons. 6°).

Se sigue de aquello que el ejercicio constitucionalmente válido de la acusación –como presupuesto indispensable para el dictado de una sentencia condenatoria respetuosa de todas las formas sustanciales del juicio (cfr. "Tarifeño", Fallos: 325:2019)- exige que sea formulada en tiempo y forma, mediante un requerimiento de elevación a juicio (art. 347 del CPPN) y, con posterioridad, mantenida en la discusión final del debate (art. 393 del CPPN), cualquiera sea el carácter del sujeto legitimado para acusar (cfr. "Santillán", Fallos: 321:2021).

La omisión del requerimiento de elevación a juicio, entonces, priva a la querella de la posibilidad de continuar ejerciendo facultades autónomas de carácter

acusatorio en las etapas subsiguientes del proceso, tales como la atribución de una plataforma fáctica o una calificación jurídica propias, la petición de consecuencias punitivas no requeridas por el Ministerio Público Fiscal o bien, la articulación de planteos que incidan en la configuración del objeto procesal imputado.

En esa dirección argumental he afirmado en reiterados precedentes que la ausencia de actividad procesal oportuna trae aparejada una limitación de facultades en la etapa recursiva (cfr. CFP 12441/2008/TO1/CFC11, "López, José Francisco y otros s/ recurso de casación", Sala II, rta. 6/8/21, reg. nro. 1250/21 y CFP 9789/2000/TO1/CFC3, "Galeano, Juan José y otros s/ recurso de casación", Sala II, rta. el 11/04/24, reg. 270/24.2[1]).

IV. En cuanto a los planteos de nulidad vinculados con la integración del tribunal sentenciador y otros diversos aspectos de la sustanciación del debate y de la deliberación, comparto con el colega preopinante en que deben ser rechazadas.

Para hacer efectiva la sanción de nulidad resulta necesario analizar, en cada caso, si se han visto afectados los elementos esenciales del acto y si se

[1] En dicho precedente, rechacé la admisibilidad de la adhesión a un recurso de casación por parte de una querella que no había formulado requerimiento de elevación a juicio ni tampoco articulado su pretensión durante los alegatos. En ese contexto específico, diferente al presente, afirmé: "la falta de concreción del requerimiento de elevación a juicio conlleva la imposibilidad de integrar una acusación válida y legítima, incluidas la de ofrecer o producir prueba, y de alegar. Esta ausencia de actividad procesal oportuna trae aparejada una limitación en su facultad procesal en la etapa recursiva, conforme doctrina de nuestro máximo tribunal".

encuentra conminada por la ley. En esta materia rige la regla de la taxatividad y las nulidades tienen que ser interpretadas de manera restrictiva, debiendo eludirse toda nulificación que resulte evitable o que no tenga otro objeto que la mera irregularidad formal del acto.

Vengo sosteniendo desde antiguo[2],que "una mera argumentación de carácter general en torno a la vulneración del derecho de defensa en juicio no puede abastecer la anulación de los actos que sean cuestionados, desde que el sistema de nulidades resulta de interpretación restrictiva, siendo ellas viables en función de los perjuicios que irrogan, descartándose aquellas que sólo aparezcan decretadas en beneficio de la ley o por simple prurito formal".

Sobre la misma cuestión, tiene dicho la Corte Suprema que "…es doctrina reiterada de este Tribunal que en materia de nulidades debe primar un criterio de interpretación restrictiva y sólo cabe pronunciarse por la anulación de las actuaciones cuando exista un derecho o interés legítimo lesionado, de modo que cause un perjuicio irreparable, mas no cuando falte una finalidad práctica en su admisión. En efecto, la nulidad por vicios de forma carece de existencia autónoma dado el carácter accesorio e instrumental del derecho procesal. Su procedencia exige, como presupuesto, que el acto impugnado tenga trascendencia sobre las garantías esenciales de la defensa en juicio o se traduzca en la restricción de algún otro

[2] Conf. Tribunal de Casación de la Prov. de Buenos Aires, sala 2, causa n° 50131, *Lambrecht, Rubén Dario s/ recurso de casación,* rta. 26/03/2013.

derecho. De otro modo, la sanción de nulidad aparecería respondiendo a un formalismo vacío, que va en desmedro de la idea de justicia y de la pronta solución de las causas, en lo que también está interesado el orden público"[3].

En consecuencia, no corresponde declarar las nulidades sino cuando la irregularidad denunciada pudo realmente influir en contra de las partes y lesionar su interés, circunstancia que, en la especie, la querella no ha logrado poner de manifiesto.

V. Cabe aquí conocer de los agravios de la impugnante, a cuyo través se cuestionó la legitimidad y logicidad de la fundamentación de la sentencia en lo relativo a la valoración de las pruebas colectadas en el juicio.

Sin perjuicio de coincidir, en lo sustancial, con las conclusiones del juez Barroetaveña, estimo conducente formular algunas precisiones, para lo cual he de efectuar una reseña de las principales secuencias procesales y decisiones del tribunal sentenciante.

El hecho que motivó esta causa fue una de las mayores tragedias en el ámbito de la aviación civil regional, que dejó 74 víctimas fatales y dio origen a una investigación que exigió el abordaje de cuestiones de gran complejidad técnica y jurídica a lo largo de un extenso proceso judicial de casi 30 años.

En términos factuales, el suceso juzgado fue el resultado del impacto de la aeronave McDonnell Douglas,

[3] Conf. autos A. 63. XXXIV, *Acosta, Leonardo y otros s/ robo calificado en grado de tentativa*, rta. 4 de mayo de 2000.

modelo DC-9-32, matrícula argentina LV-WEG, vuelo Austral 2553 (AU2553), el viernes 10 de octubre de 1997, cuyo luctuoso saldo fue el fallecimiento de todas las personas que estaban a bordo (sesenta y nueve pasajeros y cinco miembros de la tripulación).

La mencionada aeronave -que debía realizar el recorrido entre el aeropuerto de Posadas, provincia de Misiones, y el Aeroparque Jorge Newbery de esta ciudad-, colisionó en tierra a las 22:10 hs., en un lugar situado en las coordenadas 33°01´18.5" S-57°49´20.7" W, cercanas a la localidad de Nuevo Berlín, en el Departamento de Río Negro, República Oriental del Uruguay,

Conforme la normativa vigente al momento de los hechos, precisada tanto en el voto que precede como en el fallo en revisión, se llevaron a cabo dos investigaciones en la República Oriental del Uruguay.

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (CIADA) de la República Oriental del Uruguay, en cumplimiento del Convenio de Chicago y su Anexo 13, efectuó un estudio técnico y emitió el respectivo reporte. En ese informe se identificó como causa inmediata del incidente la extensión de los *slats* a 30.000 pies de altitud y a una velocidad superior al límite de diseño, lo que provocó daños o asimetrías que llevaron a que se perdiera el control del avión.

Se indicó allí que la causa probable de la extensión de los *slats* por parte del primer oficial se debió a que los velocímetros indicaban una velocidad anormalmente baja que no se correspondía con la velocidad

real, consecuencia del bloqueo por engelamiento de los tubos *Pitot*.

Consideraron los expertos que el avión volaba dentro de una formación de nubosidad, con turbulencia severa y en condiciones meteorológicas potencialmente aptas para la formación de hielo.

La CIADA destacó que el vuelo fue despachado sin la entrega de informes climáticos clave a la tripulación (como el pronóstico PRONAREA y la ausencia de avisos SIGMET), lo que llevó a planificar una ruta afectada por un frente de tormenta e inestabilidad. A partir del análisis de los ruidos de estática en la radio y las condiciones meteorológicas adversas del día del hecho, se concluyó que el avión había ingresado a 35.000 pies en una zona de severa lluvia engelante que habría causado el engelamiento de los tubos.

Los técnicos remarcaron en el informe otras causas endémicas que habrían facilitado el arribo a esa situación. Entre estas, la ausencia de la alarma lumínica de advertencia de calefacción de los tubos Pitot ("luz ámbar"), deficiencias en la instrucción y capacitación de los pilotos (ausencia de entrenamiento en CRM -gestión de recursos de cabina- y recuperación de actitudes anormales), y fallas en el despacho operacional del vuelo e información meteorológica.

El informe formuló asimismo recomendaciones dirigidas a la empresa Austral y a la autoridad aeronáutica argentina donde ponían de manifiesto falencias

en la capacitación, supervisión y fiscalización de la actividad.

En la faz judicial penal, se inició una causa que tramitó ante el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Penal de Primer Turno de Fray Bentos., R.O.U.. El 21 de septiembre de 1998, el juez de intervención resolvió el archivo definitivo de la causa penal en razón de que, dado el fallecimiento de todos los tripulantes en el accidente, carecía de prueba que fundara una responsabilidad penal de otras personas en esa jurisdicción nacional.

El representante del Ministerio Público de Uruguay consintió la decisión del juez y dio por agotada la investigación ante la ausencia de sobrevivientes, testigos directos u otros elementos reunidos en la investigación.

En octubre de 1998 tuvo origen en el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 2, la instrucción de la causa N° 10.009/1998. Tuvo por objeto investigar la responsabilidad de los órganos directivos de la empresa Austral y de las máximas autoridades estatales de contralor ya que en Buenos Aires funcionaban las sedes centrales de Austral Líneas Aéreas, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) y el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

La compulsa involucró a personas que revistaban laboralmente en la provincia de Córdoba, donde se llevó a cabo el procedimiento de evaluación, certificación y legitimación del Certificado Tipo (AV-9301) destinado a



autorizar la operación de los aviones McDonnell Douglas DC-9-32 en el país.

La pesquisa se limitó en Uruguay estrictamente al análisis del incidente aéreo ocurrido dentro de su espacio territorial (Fray Bentos), mientras que en Argentina la investigación hizo foco en las presuntas conductas delictivas de los directivos de Austral y de los funcionarios del Estado, vinculados con las inspecciones, las habilitaciones de la aeronave, los planes de mantenimiento y la capacitación de tripulaciones.

En 2009, como desprendimiento del referido legajo, se inició la causa N° 2268/2009 que tuvo por objeto investigar gerentes de área, instructores de vuelo e inspectores de la DNA. Y en 2006, en el sumario nro. 15.730/2006, aquella se extendió a Danilo Rodolfo Wenk por la presunta comisión de falsedad documental en la confección de los certificados aeronáuticos.

Si bien se llevaron a cabo tres investigaciones que se unificaron para el juicio oral ante el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 5, sólo haré referencia a la primera de las nombradas puesto que las personas investigadas en la causa nro. 2268/2009 fueron posteriormente absueltas por ausencia de acusación (cfr. punto III de esta resolución) habiendo fallecido quien resultó imputado en el sumario 15730 (cfr. punto II de esta resolución).

La calificación jurídica provisoria seleccionada por el juzgado de instrucción que motivó el llamado a

prestar declaración indagatoria a los imputados -en el año 2001-, fue la de estrago culposo agravado.

Por este delito fueron luego sobreseídos los que habían sido previamente indagados, pero en febrero de 2005, la Cámara Federal de Apelaciones revocó el pronunciamiento y ordenó profundizar la investigación.

El 2 de octubre de 2006, el juez instructor dictó el procesamiento por estrago doloso agravado por la muerte de 74 personas. En dicha resolución se reconoció expresamente que cuando los imputados fueron llamados a indagatoria, la calificación provisional fue la del art. 196 C.P. —estrago culposo—, pero que la misma podía modificarse dado que no había cambiado la base fáctica de la imputación.

Ese pronunciamiento fue confirmado por la Cámara de apelaciones y luego por esta Cámara de Casación Penal en marzo de 2010.

Las actuaciones se elevaron a juicio el 28 de junio de 2013 y el debate oral y público comenzó el 26 de marzo de 2019.

En el requerimiento de elevación a juicio, y luego en el alegato final, la querella aseveró que estaba probado con el grado de certeza que la etapa requería, que *"todos los procesados se representaron, o se encontraban en capacidad de representarse, el riesgo que implicaba, para la seguridad de pasajeros y tripulantes, la habilitación y autorización para navegar de la aeronave siniestrada DC 9-32, matrícula LV-WEG, debido a la ilegalidad del procedimiento, por no exigir la*

incorporación de la alarma -luz ámbar- del sistema de calefacción de los tubos pitot, prevista en la normativa vigente, ello, sumado a las condiciones de subentrenamiento de los pilotos al mando y con las falencias registradas específicamente en cuanto al despacho operacional del vuelo Au2553 y la inoperatividad del VOR de Gualeguaychú".

Remarcó la parte acusadora que los imputados habían incumplido conscientemente deberes propios de sus funciones al permitir que se operara una aeronave sin los elementos de seguridad exigibles y con pilotos deficientemente entrenados. Que, además, tanto los directivos y personal jerárquico de la empresa Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., como los integrantes de la Fuerza Aérea Argentina, en sus distintos estamentos y funciones, decidieron asumir dicho riesgo.

Enfatizó la querella que los involucrados, pese a desempeñar funciones de distinta jerarquía y responsabilidad en la estructura empresarial de Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A. y en los organismos estatales de control, conocían o debieron conocer los riesgos derivados del incumplimiento de las normas de aeronavegación y del principio rector de seguridad aérea.

Precisó que, aun cuando podían representarse el peligro generado para la vida y la integridad física de los pasajeros y tripulantes, omitieron adoptar medidas para evitarlo, y que ese riesgo se concretó en la muerte de las setenta y cuatro personas que se encontraban a bordo.

Respecto a la calificación legal, sostuvo que el correcto encuadre de las conductas de los nombrados se subordinaba a la norma del art. 190 del Código Penal.

Cuanto al grado de intervención punible, expresó que los directores, gerentes de Austral y principales autoridades de la DNA y del Comando de Regiones Aéreas debían responder en calidad de coautores. A Guillermo Destefanis y Juan Antonio Fortuny por su actuación en la CALFAC les asignó una participación necesaria mientras que al instructor Andrés Alberto Arribillaga (piloto e instructor) le atribuyó una participación secundaria.

En relación a la actuación como integrantes del staff de la empresa Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur S.A., se imputó por el ilícito antes aludido a Manuel Ángel Morán Casero (Presidente), Mario Víctor Sruber (Vicepresidente Ejecutivo y Gerente General), Walter Antonio Hayas, Mario Daniel Cardoni, Fernando José Francisco Mayorga, Francisco Javier Monzón, Ángel Rafael Sanchis Herrero y Gabriel Mario Pérez Junqueira (miembros del directorio), a Javier Losa de la Cruz (Gerente del Área Técnica), Ricardo Embón (Gerente de Planeamiento e Ingeniería), Enrique Ventura de Anchorena (Gerente del Área de Operaciones), Jorge Belarmino Fernández (Gerente del Área de mantenimiento), a Pablo Alfredo Chini (Gerente de Aseguramiento de Calidad) y a Norberto Hugo Nieves (Auditor de Aseguramiento de Calidad).

Por otra parte, como miembros responsables de los organismos estatales de control y habilitación fueron imputados el brigadier Juan Manuel Baigorria (Director

Nacional de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA), comodoro Carlos Horacio González (Director de Fomento y Habilitación del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea), Hugo Alberto Adib (Jefe de la División Ingeniería de la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba), Edgardo Alfredo Sánchez Ara (Auxiliar de la Sección Sistemas y Equipos de la División Ingeniería de la Dirección de Certificación Aeronáutica Córdoba), Carlos Carmenini (Inspector de Transporte Aéreo Regular) y Norberto Alfredo Sotelo Ossa (a cargo de la Dirección de Aviación de Transporte).

Dio como fundamento de esa subsunción legal que los hechos se desarrollaron dentro de un ámbito organizado de interacción —el sistema de transporte aerocomercial—, regulado a su vez en el ordenamiento jurídico argentino. Estructuró su acusación con base en que las conductas constituían un delito de comisión por omisión, donde cada acusado incumplió consciente y voluntariamente sus obligaciones funcionales desatendiendo en cada caso la posición de garante que le imponían las normas de la aeronavegación, generando una sumatoria sistémica e ininterrumpida de irregularidades que incrementó el riesgo prohibido.

Puntualizó, en ese sentido, que existían al tiempo de los hechos, normas que definían los roles, funciones y obligaciones correspondientes a la incumbencia de cada uno de los procesados, tanto en Austral como en la Fuerza Aérea Argentina y que las pruebas reunidas demostraban que aquellos incumplieron sus deberes y el

deber de garantizar la evitación de riesgos derivadas de sus respectivos cargos, Tales comportamientos, traducidos en acciones y omisiones contrarias a la normativa aeronáutica habrían –en la perspectiva acusatoria- creado un peligro concreto para la vida de los ocupantes de la aeronave LV-WEG, finalmente concretado en el resultado y sus consecuencias mortales.

Consideró entonces la querella que se halla suficientemente demostrado un comportamiento doloso puesto que cada procesado, dentro de su ámbito funcional, habría conocido el riesgo generado por la inobservancia de las reglas de seguridad y, pese a encontrarse jurídicamente obligado a actuar, no habría adoptado las medidas necesarias para impedir su concreción.

El Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 5 resolvió la absolución (fines de 2021 y principios de 2022 -parte dispositiva y fundamentos) de los 34 imputados juzgados por el delito de estrago doloso agravado. El Ministerio Público Fiscal también retiró la acusación respecto de los imputados por los que había requerido la elevación de la causa a juicio al considerar que no se habían verificado a su respecto conductas dolosas configurativas del delito atribuido.

Tanto el representante de la acusación pública y el tribunal coincidieron que durante el debate no se logró demostrar el nexo causal entre la conducta reprochada y el incidente acontecido el 10 de octubre.

En lo sustancial, la conclusión dirimente hizo mérito en los informes periciales realizados con

posterioridad a la intervención de CIADA y en las declaraciones testimoniales rendidas en el juicio, que no se correspondían con lo establecido por la Comisión Internacional que se expidió en la R.O. del Uruguay.

Sobre este tópico la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la República Argentina produjo su reporte el 25 de abril de 1998. A través de su Grupo de Aerodinámica, Mecánica del Vuelo y Estructuras (GAME), presentó formalmente ante la comisión uruguaya (CIADA) su informe técnico de observaciones y refutaciones. Este trabajo, titulado "Diferencias y comentarios relevantes fundamentados", fue incorporado integralmente como Apéndice E del Informe Final del accidente. Luego, la referida junta oficializó y difundió públicamente el texto definitivo de sus conclusiones sobre las causas probables e inmediatas del accidente a través de su Boletín Informativo N° 29.

Elevada la causa a juicio, se convocó a un grupo de peritos oficiales a fin de que expliquen y diriman las divergencias existentes entre los informes de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación de la República Oriental del Uruguay y la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, cuyo resultado fue el informe presentado el 7 de septiembre de 2017.

El dictamen concluyó que no se verificó la presunta obstrucción de los tubos Pitot por hielo ni fallas de mantenimiento, de donde se infiere que la ausencia de la llamada "luz ámbar" de advertencia no tuvo ninguna incidencia directa en el incidente.

En ambos informes fue refutada la hipótesis de la CIADA sobre el engelamiento de los tubos Pitot. Quedó incontrovertido, a juicio de los peritos, que no hubo posibilidad física de que se formara hielo a -50 °C y a 35.000 pies de altitud (FL350), y que los datos de velocidad del registrador de vuelo eran reales y coincidentes con los del radar.

Los peritos indicaron que el informe de la CIADA fue erróneo en cuanto habría dado por comprobadas condiciones meteorológicas adversas y probabilidad de formación efectiva de hielo en los Pitot sin una demostración física intermedia suficiente. Aclaró, no obstante, que la lluvia engelante es un fenómeno de bajas alturas (hasta los 900 metros y raramente hasta 2.400 metros) que requiere inversión térmica, una condición considerada inexistente a 35.000 pies.

En un ensayo empírico en vuelo real, la perito oficial e ingeniera aeronáutica Silvina De Ceglia realizó una prueba experimental instalando un tubo Pitot idéntico al del DC-9-32 en un avión *Pampa* de la Fuerza Aérea. El resultado del test fue que, sometida la sonda exactamente a análogas condiciones de altitud, velocidad y temperatura a las de la noche del siniestro, no se produjo formación alguna de hielo.

Se analizó asimismo la relación entre los datos del radar de Montevideo (ACC-MVD) y la caja negra -específicamente el registrador de datos de vuelo (FDR)— mediante un método de validación cruzada, entre

información externa e interna de la aeronave y el cálculo cartográfico derivado del radar externo.

La conclusión fue que la velocidad era prácticamente idéntica a la registrada internamente por el FDR a bordo del avión, reflejando una coincidencia con solo una diferencia promedio del 0,7% entre ambas mediciones.

Afirmaron los técnicos que la denominada *caja negra* (Flight Data Recorder) funcionó de manera confiable y que sus registros eran reales, por lo que podía afirmarse que el FDR recibió efectivamente información del tubo Pitot "Q" (ubicado en la deriva).

Verificada así la coincidencia de velocidades sostuvieron los peritos que podría tenerse por probado que dicho sensor no sufrió ninguna obstrucción ni por engelamiento ni por fallas eléctricas.

Explicaron en ese punto los expertos que las cuatro sondas Pitot alimentaban instrumentos diferentes y sus calefactores recibían energía desde fuentes distintas. Por tanto, una falla simultánea que produjera lecturas erróneas semejantes en todos los sistemas requería una explicación técnica concreta, que la mayoría pericial consideró inexistente.

Indicaron en otro de los pasajes que los sistemas alimentados por las mismas barras eléctricas funcionaron durante todo el vuelo y que el calefactor del Pitot del comandante disponía, además, de alimentación de emergencia, de lo cual infirieron que los calefactores del dispositivo recibieron energía.

Señalaron igualmente que al no haberse demostrado la existencia de hielo ni de fallas eléctricas en los calentadores, la denominada "luz ámbar" (alarma lumínica de falla en los Pitot) nunca se habría encendido, careciendo de ese modo de todo nexo causal con el siniestro.

Sumaron a ello que el amperímetro con llave selectora equipado en la aeronave era un instrumento certificado Clase II, considerado técnica y legalmente un sustituto más completo y seguro que una luz indicadora Clase III.

Afirmaron que no hubo evidencia de que los velocímetros de la cabina mostraran a los pilotos información falsa y que la disminución de velocidad que observaban en sus instrumentos pudo obedecer a la turbulencia y al manejo de la energía en vuelo.

Que por lo expresado, la probable causa de la caída del avión debía atribuirse a un error de la tripulación, consistente en la extensión intempestiva, contraindicada e indebida de los *slats* a una altitud y a velocidad inapropiadas.

El tribunal evaluó acertadamente que la mayoría de los peritos (9 de los 10) más la junta argentina (JIAAC) coincidieran en las conclusiones. Y que mientras estos sostuvieron sus afirmaciones mediante coincidente cálculos matemáticos, leyes físicas y documentación internacional de la empresa Boeing y la FAA, el único perito disidente (el piloto Carlos Lupiáñez) se limitara a adherir a las hipótesis conjeturales de la CIADA de 1998,

contradiciendo los estudios análisis, y mediciones científicas rendidos en la causa.

En la condiciones reseñadas el *a quo* interpretó que se produjo la interrupción de la conexión causal, en tanto no pudo comprobarse con la certeza necesaria ni el engelamiento, ni fallas del sistema de calefacción, ni incidencia por ausencia de la *luz "ambar".*

Por la misma vía de inferencia descartó que las omisiones atribuidas a directores, gerentes, responsables de mantenimiento, certificadores, inspectores e instructores puedan considerarse causas creadoras del peligro que se concretó en el accidente.

La sentencia remarcó, además, que la investigación desarrollada en Uruguay por la CIADA se realizó en el marco del Anexo 13 del Convenio de Chicago y que dicha normativa internacional establece explícitamente que este tipo de informes tienen como fin único la prevención de futuros accidentes y no la asignación responsabilidades penales.

En otra parte, el tribunal apuntó que no sólo no estaba probada la causalidad denunciada sino que tampoco se corroboraron irregularidades de la normativa vigente en la materia. Que para aeronaves como la siniestrada, conforme a la reglamentación aplicable por entonces, la luz ámbar no era obligatoria en los términos afirmados por la querella ya que las normas FAR que regían en los Estados Unidos de América no eran vinculantes en la República Argentina. Que, por caso, el amperímetro y la llave selectora constituían un sistema equivalente, e

incluso más completo, para verificar la calefacción, habiendo la autoridad aeronáutica aprobado expresamente esa configuración.

En análogos términos afirmó el *a quo* que los elementos probatorios valorados demostraron un mantenimiento adecuado de la aeronave. Que no se aportaron registros de informes sobre fallas; que la aeronave y su documentación había sido aprobada por la DNA; y que no se acreditó una política empresarial de ahorro o reducción presupuestaria que hubiera llevado al deterioro, obsolescencia o afectado la seguridad del avión. Sobre el particular aseveró que *"por los testimonios reseñados oportunamente ha quedado claro que no hubo fallas de calidad en la aeronave siniestrada, incluso el comandante y el copiloto que precedieron en la gestión de ella no advirtieron irregularidad alguna incluso consideraron normal la inexistencia de la luz ámbar. Incluso el día de la tragedia fue siete veces inspeccionada".*

En este contexto, estimó improcedentes las imputaciones contra Ricardo Embon -Gerente de planeamiento e Ingeniería, Jorge Belarmino Fernández -gerente del área de mantenimiento-, Pablo Alfredo Chini -Gerente de Aseguramiento de Calidad-, y Norberto Hugo Nieves -Auditor de Aseguramiento de Calidad-, ya que no se individualizaron fallas concretas atribuibles a la incumbencia funcional de los nombrados en sus respectivas áreas.

En particular, con relación a Chini, el tribunal señaló que "*lo verdaderamente asombroso fue que la*

querella afirmara que él, como meteorólogo, debía haber sido responsable de la poca información que tenían los pilotos en cuanto a la condición climatológica del día de la tragedia. Y ello pues el nombrado no es meteorólogo sino que es metrólogo". Y que, por ello, su tarea se relacionaba con mediciones, control técnico e inspecciones y no con pronósticos o información climática.

Respecto de Nieves precisó el tribunal que su labor consistía en ejecutar los procedimientos del manual aprobado y que no se había demostrado una ejecución errónea de los mismos. Que sus auditorías eran internas y no lo convertían en responsable de competencias ajenas a su dependencia.

El tribunal estableció también una diferencia entre errores operativos de la tripulación durante el vuelo y deficiencias estructurales de capacitación atribuible a la empresa Austral o a los organismos estatales de contralor. Si bien halló probados diversos errores operativos y de coordinación, excluyó que provinieran de un entrenamiento irregular, insuficiente o contrario a las exigencias vigentes. En cuanto a Enrique Ventura de Anchorena, dijo que fue nombrado gerente del Área de Operaciones pocos meses antes del incidente (junio de 1997) y que en ese carácter no había seleccionado ni habilitado aeronaves, ni originado el régimen anual estando vigente a esa fecha el plazo para implementar obligatoriamente cursos en la gestión de los recursos en el puesto de pilotaje (CRM).

Con relación a Andrés Alberto Arribillaga (piloto con licencia de instructor y funciones de verificación), la querella le atribuyó haber sido instructor del comandante Cécere y el primer oficial Núñez sin reunir los requisitos reglamentarios y contribuir así a su insuficiente preparación.

El tribunal contradijo a la acusación en tanto que el nombrado ya había requerido una equivalencia de formación teórica, y no una dispensa de capacitación como sostuvo la querella, habiendo ya rendido el examen práctico además de contar con varios años de experiencia.

Respecto de Guillermo Destefanis, jefe del Departamento Inspección de Vuelo e integrante de la CALFAC, y Juan Antonio Fortuny, jefe de la División Pilotos Profesionales e integrante de la CALFAC, a quienes se les imputó haber intervenido en el acta 19/1994 que recomendó reconocer la formación de Arribillaga, el tribunal explicó que la CALFAC asesoraba y no decidía la habilitación, sin perjuicio de lo cual no se había acreditado que hubiesen realizado una recomendación ilegítima.

A Carlos Horacio González (director de Habilitación y Fomento) se le imputó habilitar a Arribillaga como instructor sin los requisitos exigibles, autorizar y mantener el régimen anual de simulador de Austral y no exigir la implementación de CRM. El tribunal indicó, sin embargo, que González consultó a la CALFAC respecto de Arribillaga, siguiendo un procedimiento

reglamentario y que la implementación obligatoria del CRM aún no era exigible.

El *a quo* estimó que no se había comprobado el elemento objetivo del artículo 190 del C.P. consistente en la verificación de conductas creadoras de un peligro concreto para la seguridad de la aeronave, en referencia a la imputación que, con ese alcance, se dirigió contra los miembros del directorio de Austral, y los funcionarios de la Fuerza Aérea Argentina y de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).

La querella había formulado reproche penal a todos los que identificó como miembros de directorio afirmando que habían dirigido una política empresarial que priorizaba los beneficios económicos sobre la seguridad de tripulaciones y pasajeros. Y que habrían decidido o avalado la incorporación y utilización del avión siniestrado sin un control adecuado de los aspectos técnicos, operativos y de instrucción y con delegación de esos ítems sin una supervisión suficiente.

El tribunal afirmó de adverso que la acusación particular no había individualizado suficientemente los deberes concretos incumplidos ni la contribución de cada persona física imputada al resultado acecido. Que menos aún, había probado el dolo directo exigido por la figura penal, que exige que el autor actúe "a sabiendas" de que con su conducta pone en peligro la aeronave, ni demostrado un acuerdo común para causar un riesgo con las omisiones denunciadas.

Examinó el tribunal la situación concreta del directorio y de la conducción de Austral, diferenciando responsabilidades en razón de sus funciones y del principio de confianza, que permitía, mientras no surgieran señales o indicios concretos de irregularidades, dar crédito a las certificaciones estatales y la tarea de los especialistas de las áreas involucradas.

Insistió el sentenciante en que para afirmar la concurrencia de un posición de garante no basta con que se ocupe un cargo jerárquico determinado sino que ha de identificarse el deber concreto omitido y la capacidad real de evitación del resultado.

En este punto, se destaca el caso Walter Antonio Hayas, según consta en su declaración, desde el mes de mayo de 1995 fue contratado a fin de desarrollar un trabajo técnico jurídico vinculado con el paquete accionario del diez por ciento de capital social que le correspondía al personal y que recién en diciembre de 1997 ingresó al directorio, por lo que no habría formado parte del órgano decisor al momento del hecho.

En la similar situación se halla Mario Daniel Cardoni, quien según su declaración fue director desde 1994 hasta enero de 1997.

Y respecto a Gabriel Mario Pérez Junqueira, los testimonios delimitaron su tarea a la de un asesor jurídico sin que aparezca su intervención en actos propios del directorio relativos al avión siniestrado o su participación en la reunión que aprobó la compra o firma del contrato de compraventa.

En referencia a los directivos de la DNA, el tribunal indicó que carecían de facultades para sustituir a los especialistas de las áreas técnicas y operativas y que no se comprobó que hubieran incumplido las funciones propias de sus cargos.

Agregó que Adib no había integrado el equipo encargado de legitimar el certificado tipo y que el control operativo de cada aeronave correspondía a otra dependencia. Que Sánchez Ara se había limitado a verificar y comparar documentación conforme a las bases originales de certificación, sin competencia para inspeccionar físicamente el avión ni autorizar su operación. Y que Sotelo Ossa no tenía motivos para desconfiar en los dictámenes de los especialistas responsables de analizar la MEL, pues no había recibido advertencias sobre irregularidades y porque el amperímetro constituía un sistema equivalente admitido por la normativa aplicable.

En cuanto a Carmenini, el *a quo* acotó su intervención a la firma provisoria de documentos elaborados por técnicos especializados -posteriormente sustituidos y carentes de vigencia al momento del accidente-, y destacó que no tenía asignada la fiscalización de Austral ni continuaba al frente del área cuando ocurrió el siniestro.

Conforme lo entes expuesto, es posible afirmar que los juzgadores realizaron en la especie un examen integral de los elementos probatorios adquiridos durante el proceso, evitando su fragmentación, de modo de mantener

una visión de conjunto y procurando la correlación de sentido entre los mismos.

El vigente sistema de enjuiciamiento penal está informado por principios según los cuales, la apreciación y valoración de la prueba es consecuencia de la inmediación y de la oralidad. Dichos estándares confieren a los magistrados la posibilidad de evaluar y construir un modelo explicativo con amplia libertad interpretativa de la realidad percibida mediante los diferentes elementos de prueba rendidos en el debate, así como de concluir en un juicio basado en una certeza moral. Esto significa que, aun habilitando la revisión integral de la sentencia recurrida, quedará naturalmente excluida aquella prueba recibida oralmente y no registrada, y en particular, la impronta personal que los testigos pueden causar en el tribunal, dada la imposibilidad fáctica y jurídica de hacerlo en esta instancia.

Una recta hermeneusis de nuestro código de forma debe, en efecto, reconocer la discrecionalidad judicial regida por la sana crítica (arts. 206 y 398, segundo párrafo, del CPPN), que no impone, *ex ante*, cartabón alguno u otro modo determinado de probar los hechos de la acusación, ni un número mínimo de elementos de prueba, o un valor fijado en abstracto para cada elemento probatorio. De ese modo, los sentenciantes cuentan con la libertad de admitir lo que tengan por útil y conducente a los fines del proceso, asignándole, dentro de los límites fijados por la razonabilidad, el valor que asumen en

concreto, para la determinación de los hechos y de las consiguientes responsabilidades.

En el caso, es posible concluir que el tribunal sostuvo fundadamente, sin fisuras lógicas en su discurso y con apego a las pruebas reunidas, la ausencia de los presupuestos jurídicos necesarios para subsumir los comportamientos analizados en el delito de estrago doloso agravado.

El art. 190, primer párrafo, del Código Penal sanciona a quien, "a sabiendas", ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave. El bien jurídico específicamente tutelado es la seguridad de los medios de transporte, en cuanto manifestación de la seguridad pública.

En su faz objetiva, la configuración del tipo requiere que la conducta atribuida al autor haya colocado efectivamente en peligro la seguridad del medio de transporte comprendido por la norma. No es indispensable que se produzca un daño material, un desastre o una lesión personal, pues la consumación de la figura básica se satisface con la generación de un peligro concreto. Sin embargo, precisamente por tratarse de un delito de esa naturaleza, tampoco basta la mera realización de una conducta potencialmente riesgosa ni la constatación de una infracción formal: debe acreditarse una situación de peligro real, específica y objetivamente verificable para la seguridad de la aeronave.

Como correctamente señaló el tribunal a quo, quedan fuera del ámbito típico aquellas conductas que no hayan creado o incrementado un riesgo concreto para el transporte. La sola inobservancia de una disposición reglamentaria, el incumplimiento abstracto de una función o la mera pertenencia a una estructura organizativa no permiten tener por configurado el delito. Tales circunstancias podrán integrar el marco de valoración, pero no sustituyen la demostración del peligro concreto exigido por el tipo penal.

Respecto de las figuras agravadas previstas en los párrafos segundo y tercero del art. 190 —según el hecho produzca un desastre aéreo o cause lesiones o la muerte de alguna persona—, el resultado debe constituir la realización del riesgo jurídicamente desaprobado creado por la conducta atribuida al autor. Su adjudicación no se satisface con la comprobación de una mera relación causal en sentido natural, sino que exige determinar, mediante criterios normativos, que el riesgo introducido o incrementado por aquella conducta fue, precisamente, el que se concretó en el desenlace lesivo.

La causalidad natural representa, así, una condición necesaria, que luego se complementa con la imputación penal del resultado. Aun cuando una conducta pueda ser considerada una condición del curso causal, el resultado no le será objetivamente atribuible si responde a la concreción de un riesgo diferente, a la intervención decisiva de un factor ajeno o a una secuencia causal que excede el ámbito de protección de la norma. En tales

supuestos no corresponde aplicar la agravación por el resultado, y solo podría subsistir como figura remanente, en su caso, la del tipo básico si se demostraran autónomamente todos sus elementos objetivos y subjetivos.

De ello se sigue que la acusación debió probar, de manera diferenciada, la conducta concretamente atribuida a cada imputado, la creación o el incremento de un riesgo jurídicamente desaprobado, y la existencia de un peligro real para la seguridad de la aeronave. Y en cuanto a la agravante, la realización de ese mismo riesgo en el desastre y en los restantes resultados lesivos. La ausencia de demostración de cualquiera de esos extremos impide reconstruir la imputación a ese título.

En su dimensión subjetiva, la locución "a sabiendas" exige la verificación a través de evidencia suficiente de un conocimiento efectivo del peligro concreto generado por la conducta y la decisión de actuar pese a esa representación. No resulta suficiente demostrar que el agente *podía* o *debía* conocer los riesgos generales vinculados con la actividad aeronáutica, ni afirmar genéricamente que habría debido representárselos en razón de su profesión, función o jerarquía.

Ese razonamiento desplaza indebidamente la exigencia de conocimiento efectivo hacia categorías propias de la imprudencia y no abastece, por sí solo, el elemento subjetivo requerido por la norma.

A la luz de estas exigencias, la imputación formulada por el acusador privado presenta, en el caso, dificultades insuperables.

En primer término, no se logró demostrar con la necesaria certidumbre, el nexo causal entre las conductas atribuidas a los imputados y el resultado, como tampoco que aquellas hayan creado un peligro concreto para la seguridad de la aeronave.

No hay consenso en las opiniones vertidas en los informes especializados acerca de las razones por las cuales los pilotos realizaron la maniobra que desencadenó el desastre. Si bien existe coincidencia en señalar que la pérdida de control de la aeronave estuvo inmediatamente vinculada con la apertura de los *slats*, no se alcanzó una conclusión unívoca en relación a los factores que determinaron ese comportamiento.

Así, mientras una hipótesis apunta a una lectura errónea de los instrumentos, otra contempla la posibilidad de incidencia del engelamiento de los tubos Pitot.

La imposibilidad de determinar con fehaciencia el motivo que llevó a los pilotos a tomar aquella decisión -inmediatamente previa a la pérdida de control de la aeronave- impide identificar con el grado de certeza exigible en este estado, el origen del riesgo efectivamente realizado en el resultado.

Esta indeterminación de la cadena causal adquiere todavía mayor significación dirimente cuando se pretende extender la imputación a personas sin ninguna vinculación con la ejecución material de las conductas investigadas, pues no resulta posible recorrer válidamente la cadena de atribución de responsabilidad sin establecer previamente cuál fue, en cada caso, el curso causal



relevante y qué riesgo concreto se materializó a su través en el resultado disvalioso.

No se trata, entonces, solamente de una incertidumbre acerca de la *causalidad natural*. Porque sin la individualización y determinación de esa conexidad no es posible sostener que quienes no intervinieron directamente en la maniobra, crearon el riesgo, conocieron efectivamente el peligro concreto y actuaron, pese a ello, en los términos exigidos por la expresión legal "*a sabiendas*".

A su vez, las funciones que desempeñaba cada una de las personas acusadas por la querella —tanto en la empresa como en el organismo estatal involucrado— no permiten inferir, por sí mismas, una vinculación causal o normativa con el hecho ni, menos aún, el elemento subjetivo requerido por el tipo penal.

Las inconsistencias en la determinación y calificación de las funciones de los imputados y de los períodos durante los cuales habrían sido ejercidas, refuerzan la impresión de que la imputación se sustenta exclusivamente en la situación de revista, el cargo o en la jerarquía formal de los acusados, antes que en la individualización de una conducta concretamente vinculada con el suceso.

Una atribución construida de ese modo resulta incompatible con el principio de responsabilidad personal y con la prohibición de responsabilidad objetiva en materia penal. El desempeño de un cargo jerárquico no convierte a su titular en responsable penal de todos los

riesgos o resultados producidos dentro de la organización. En especial cuando el delito atribuido exige un actuar intencional, con dolo directo, por parte del autor como surge del mismo art. 190 del CP.

El referido texto legal describe la conducta punible mediante las expresiones "ejecutare cualquier acto" y "a sabiendas", mientras que la querella pretende atribuir el resultado por vía de omisión y a partir de aquello que los acusados "debieron haberse representado" en razón de su actividad o función el resultado.

Empero, aún si se admitiera la posibilidad de realizar el tipo del art. 190 del CP mediante una *comisión por omisión*, la acusación debería haber demostrado, respecto de cada imputado, la existencia de una posición de garante jurídicamente fundada, el deber específico de neutralizar el peligro, la capacidad concreta de cumplir la conducta exigida, el conocimiento efectivo de la situación de riesgo, y que la intervención omitida habría evitado el resultado con una probabilidad próxima a la certeza.

Aquel estándar de evaluación probatoria no puede presumirse cumplido con la mención del cargo, de la situación en la estructura empresarial o con referencias genéricas a las funciones de los acusados pues ello equivaldría a desplazar la responsabilidad por el hecho propio a una inadmisible objetivación del reproche derivada solo de la posición institucional.

En síntesis, la pretensión de la querella resulta insuficiente para fundar la responsabilidad penal

de los imputados conforme a los principios de culpabilidad, responsabilidad por el hecho propio y prohibición de responsabilidad objetiva. Son, en consecuencia, ajustadas a derecho las conclusiones a las que arribaron los magistrados de la anterior instancia, en cuanto afirmaron que no se logró verificar que la conducta de los imputados haya creado del peligro exigido por la figura ni que se haya probado el dolo requerido por la norma.

Corresponde, por lo antes expuesto, acompañar al voto precedente y rechazar el recurso interpuesto.

VI. La querella sostuvo que no corresponde imponerle los gastos derivados del proceso —entre ellos, la tasa de justicia y los honorarios de los peritos—, pues había contado con motivos legítimos para acudir a la justicia con el objeto de investigar el hecho. Alegó, asimismo, que las particulares circunstancias y la complejidad del caso justificaban eximirla del pago de esas cargas.

Si bien el principio general establece que las costas deben ser soportadas por la parte vencida, la ley admite su exención cuando existieron razones plausibles para litigar. En este caso, se consideró que la querella había actuado sobre la base de una convicción razonable acerca del derecho que procuraba defender.

En concordancia con la opinión del anterior ponente, entiendo que el tribunal de la instancia anterior omitió expresar las razones que sustentaban la imposición de costas a la querella.

Esa ausencia de fundamentación incumple el deber de motivar las decisiones judiciales y priva de sustento suficiente a lo resuelto en este punto.

Por consiguiente, la magnitud y complejidad del caso, sumadas a la razonabilidad de los motivos que determinaron la actuación de la querella, configuran el supuesto legal que autoriza a exceptuar el principio general aplicable a la parte vencida.

Corresponde, entonces, eximirla del pago de las costas y dejar sin efecto la decisión anterior únicamente en ese aspecto.

VII. Por cuanto antecede, propongo al acuerdo: I) Declarar abstracto el tratamiento del recurso de casación interpuesto contra la absolución de Juan Manuel Baigorria y Rodolfo Danilo Wenk; II) Declarar parcialmente inadmisible el recurso de casación deducido contra los puntos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI de la sentencia impugnada (arts. 444 y 456, CPPN); III) Hacer lugar parcialmente al recurso de la parte querellante, sin costas, anular la sentencia traída a revisión en cuanto dispuso en los puntos XII al XXXIV la imposición de costas en el orden causado a la aquí recurrente, y eximirla del pago de las costas del proceso (arts. 456, 470, 530 y ccds. del CPPN); IV) Tener presente las reservas federales efectuadas (art. 14, Ley 48).

El señor juez Daniel Antonio Petrone dijo:

1°) Corresponde señalar, liminarmente, que comparto en lo sustancial el examen de admisibilidad del recurso de casación deducido por la parte querellante

efectuado por el juez que inaugura el acuerdo, al que prestó su conformidad el juez Mahiques.

En consecuencia, coincido en que la impugnación resulta admisible respecto de los puntos dispositivos I, XII a XXIII y XXV a XLI, e inadmisible en cuanto a los puntos dispositivos II a XI, todos ellos del fallo recurrido. Asimismo, coincido con que corresponde declarar abstracto el recurso en lo concerniente a quienes en vida fueran Juan Manuel Baigorria y Rodolfo Danilo Wenk.

2°) Sentado lo expuesto, y abocado a emitir opinión sobre las cuestiones sometidas a conocimiento de esta Cámara, habré de señalar que, por compartir en lo sustancial los fundamentos desarrollados por el juez Barroetaveña, adhiero a su tratamiento de los agravios de nulidad planteados por la querella, al que también adhirió el juez Mahiques.

En primer término, comparto sus consideraciones en cuanto a la integración del tribunal de juicio —en particular, a la actuación desempeñada en ese marco por el juez Martínez Sobrino— y a la forma en que fue redactado el fallo puesto en crisis.

Asimismo, adhiero a sus fundamentos en punto a los cuestionamientos vinculados con la alegada omisión de tratar los recursos de casación deducidos por la querella el 8 de febrero y el 6 de agosto de 2021, extremo que, tal como allí se desarrolla, no logra conmover la validez de lo resuelto.

De igual modo, coincido con lo expuesto respecto del cronograma fijado por el tribunal de juicio para el

desarrollo del debate y de la denegatoria de la réplica prevista en el art. 393 del CPPN, como también con las consideraciones formuladas en torno al alegado prejuzgamiento en que habrían incurrido dos de los integrantes del tribunal sentenciador —la magistrada Adriana Palliotti y el magistrado José Valentín Martínez Sobrino—, cuestión sobre la que el juez Barroetaveña se explaya con suficiencia.

Por último, coincido con lo señalado en orden al uso del lenguaje empleado en la sentencia recurrida.

En consecuencia, por compartir sus fundamentos en la totalidad de los puntos reseñados, habré de remitirme, por razones de brevedad, a lo desarrollado por el juez Barroetaveña en los acápites X.a. a X.f. de su voto.

3°) Saldado ello, las cuestiones traídas a estudio por la parte recurrente en torno a la valoración probatoria efectuada por el *a quo* para concluir en la absolución de los enjuiciados han recibido un pormenorizado tratamiento por parte de los jueces preopinantes, el cual comparto sustancialmente.

Sumo a lo allí expuesto por los jueces Barroetaveña y Mahiques que, como éstos señalan, el hecho investigado —la mayor tragedia de la aviación civil en la historia de nuestro país, con setenta y cuatro víctimas fatales— exigió abordar, a lo largo de un extenso proceso penal, cuestiones de una complejidad técnica y jurídica poco frecuentes, lo que torna aún más elocuente el detallado análisis efectuado por el tribunal de juicio.

Es que la revisión del pronunciamiento atacado en función de los agravios introducidos evidencia que la decisión del *a quo* constituye una derivación razonada de los elementos probatorios incorporados al debate y de la aplicación del derecho vigente al caso concreto, sin que la parte impugnadora haya logrado demostrar la existencia de vicios que impidan considerarlo un acto jurisdiccional válido (Fallos: 327:3913; 303:888 y 303:509, entre otros). Adviértase, en tal sentido, que la suerte del recurso se encuentra inescindiblemente ligada al encuadre típico que la propia parte querellante sostuvo —art. 190 del Código Penal—, al que tanto la jurisdicción del tribunal de juicio como la revisión de esta Cámara permanecen ceñidas, lo que impide expedirse sobre la eventual subsunción de los hechos en una figura penal distinta de la aquí examinada.

Y es, precisamente, dentro de ese marco típico donde la ausencia de un nexo causal debidamente acreditado entre las conductas atribuidas a los imputados y el resultado dañoso se erigió en el obstáculo insalvable para la pretensión acusatoria, en tanto no logró determinarse, con el grado de certeza exigible, cuál fue el riesgo que efectivamente se realizó en el desastre.

En particular, en cuanto a la hipótesis del engelamiento de los tubos Pitot que la querella invocó como sustento principal de su acusación, el tribunal ponderó que nueve de los diez peritos intervinientes, en coincidencia con la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil, descartaron esa causa a partir de

cálculos técnicos y de un ensayo empírico en vuelo que reprodujo las condiciones de altitud, velocidad y temperatura de la noche del siniestro sin verificarse formación de hielo alguna, frente a la opinión aislada del único perito disidente.

A su vez, respecto de quienes integraban el directorio y las gerencias de Austral, señaló que la querella no individualizó los deberes concretamente incumplidos por cada uno de los imputados extremo que, como también destaca el juez Mahiques al examinar los elementos del tipo previsto en el art. 190 del Código Penal, resultaba insoslayable para tener por configurados tanto el peligro concreto para la aeronave cuanto el conocimiento efectivo de ese peligro que exige la fórmula "a sabiendas", sin que quepa derivar la responsabilidad penal de la sola jerarquía o cargo ocupado, bajo pena de incurrir en una inadmisible responsabilidad objetiva.

Asimismo, el tribunal efectuó un tratamiento concreto sobre las particularidades de los sucesos juzgados y descartó las distintas alegaciones de la querella a través de un razonamiento lógico y crítico de los medios de prueba incorporados al legajo.

En prieta síntesis, la parte querellante, más allá de manifestar su discordancia con lo fallado por el tribunal de mérito concluido el juicio oral, no refuta los fundamentos que lo condujeron a adoptar un temperamento absolutorio ni tampoco ha demostrado fundadamente cuáles serían los defectos de motivación de la sentencia ni de

qué manera se habrían violado las reglas de la sana crítica.

Por ello, sostengo que lo resuelto por el *a quo* resiste la tacha de arbitrariedad, pues se indicaron cuáles fueron los motivos que lo llevaron a descartar la responsabilidad penal de los encartados, con ajuste a las reglas de la lógica, la experiencia general y el recto entendimiento, como base de la sana crítica racional.

4°) Finalmente, coincido en lo sustancial con los argumentos expuestos por el juez Barroetaveña en el punto XII de su sufragio —a los que también adhirió el juez Mahiques—, por lo que corresponde eximir a la parte querellante del pago de las costas del proceso.

5°) Por todo lo expuesto, propongo al Acuerdo: I) Declarar abstracto el tratamiento del recurso de casación interpuesto en lo concerniente a quienes en vida fueran Juan Manuel Baigorria y Rodolfo Danilo Wenk; II) Declarar parcialmente inadmisible el recurso de casación deducido contra los puntos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI de la sentencia impugnada (arts. 444 y 456, CPPN); III) Hacer lugar parcialmente al recurso de la parte querellante, sin costas, casar la sentencia traída a revisión en cuanto dispuso en los puntos XII al XXXIV la imposición de costas en el orden causado a la aquí recurrente, y eximirla del pago de las costas del proceso (arts. 456, 470, 530 y ccds. del CPPN); IV) Rechazar parcialmente el recurso de casación interpuesto por la parte querellante, sin costas, con relación a los demás puntos de agravio (arts. 456, 470 y 471 -ambos *a contrario*

sensu-, 530 y ccds. del CPPN); V) Tener presente las reservas federales efectuadas (art. 14, Ley 48).

Tal es mi voto.

Por consiguiente, en virtud del Acuerdo que antecede, el Tribunal **RESUELVE:**

I) DECLARAR ABSTRACTO el tratamiento del recurso de casación interpuesto en lo concerniente a quienes en vida fueran Juan Manuel Baigorria y Rodolfo Danilo Wenk;

II) DECLARAR PARCIALMENTE INADMISIBLE el recurso de casación deducido contra los puntos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI de la sentencia impugnada (arts. 444 y 456, CPPN);

III) HACER LUGAR PARCIALMENTE al recurso de la parte querellante, sin costas, **CASAR** la sentencia traída a revisión en cuanto dispuso en los puntos XII al XXXIV la imposición de costas en el orden causado a la aquí recurrente, y **EXIMIRLA DEL PAGO** de las costas del proceso (arts. 456, 470, 530 y ccds. del CPPN);

IV) RECHAZAR PARCIALMENTE el recurso de casación interpuesto por la parte querellante, sin costas, con relación a los demás puntos de agravio (arts. 456, 470 y 471 -ambos *a contrario sensu*-, 530 y ccds. del CPPN);

V) TENER PRESENTES las reservas federales efectuadas (art. 14, Ley 48).

Regístrese, notifíquese, comuníquese (CSJN, Ac. N° 10/2025) y remítase al tribunal de origen mediante pase digital, sirviendo la presente de atenta nota de envío.

Firmado: Daniel Antonio Petrone, Diego G. Barroetaveña y Carlos A. Mahiques. Ante mí: Walter Daniel Magnone.

Fecha de firma: 07/10/2026
Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL
Firmado por: DIEGO GUSTAVO BARROETAVEÑA, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL
Firmado por: DANIEL ANTONIO PETRONE, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL
Firmado por: WALTER DANIEL MAGNONE, SECRETARIO DE CAMARA

#8703965#522279585#20261007123709345