

Delitos Homicidio Culposo Fuerzas Armadas Accidente Aereo Sobreseimiento Relacion De Causalidad Vuelo De Adiestramiento Acto De Servicio

JURISPRUDENCIA

Delitos. Homicidio culposo. Fuerzas armadas. Accidente aéreo.

Sobreseimiento. Relación de causalidad. Vuelo de adiestramiento. Acto de servicio Se confirma el sobreseimiento de los encartados por homicidio culposo, con relación al siniestro fatal aeronáutico ocurrido durante un vuelo de adiestramiento en la Base Naval Punta Indio, pues la limpieza de la pista se efectuó en forma normal y siguiendo los procedimientos en uso de la base.

La Plata, 12 de marzo de 2015.- VISTA: esta causa registrada bajo el N° 31010111/2007/CA1 (Reg. int. N° 7578), caratulada: ?ARMADA ARGENTINA S/DCIA. SINIESTRO FATAL AERONÁUTICO BASE NAVAL PUNTA INDIO?, procedente del Juzgado Federal de Primera Instancia N° 3, Secretaría N° 7, de La Plata. Y CONSIDERANDO: LA JUEZA CALITRI DIJO: I. Llega esta causa a la Alzada en virtud del recurso de apelación interpuesto a fs. 372/374vta. por el Dr. Martín Jorge Lasarte, en representación de la parte querellante contra la decisión glosada a fs. 358/368vta. que dispuso sobreseer a Jorge Esteban Pittaluga, Claudio Garibaldi y Alfredo Eduardo Palacios por el delito de homicidio culposo de Julio Agustín Alonso, de conformidad con lo preceptuado por el art. 336 inc. 2do. del C.P.P.N.. El recurso es concedido a fs. 376. II. Los agravios del apelante se centran, en lo sustancial, en que los argumentos expuestos en la decisión apelada que se sustenta en los dichos de los imputados para sostener su sobreseimiento, no desvirtúan el estado de sospecha que motivara la resolución dictada por esta Sala a fs. 227/233 que dispusiera el llamado a indagatoria de los hoy sobreseídos. En ese sentido, señala que lo manifestado por los imputados en sus descargos en nada modifica el plexo probatorio reunido en la causa. Arguye que no está probado que el Teniente Alonso pudo haber accionado el mecanismo utilizando la palanca inferior y, que resulta probable que las fuerzas G imperantes en ese momento le impidieron utilizar la manija superior. Afirma que, de haberse cumplido con las normas vigentes en materia de mantenimiento de pista mediante su barrido sistemático mediante la utilización de barredoras mecánicas se hubiera disminuido el riesgo de que la aeronave del Teniente Alonso aspirara el tornillo que a la postre causaría la avería de la turbina de la misma, la que motivo que se eyectara. De igual forma, entiende que la utilización del clip o chaveta de seguridad en el herraje QRB que no correspondía al modelo, y que en definitiva no cumplía con su función, incrementó el riesgo sensiblemente, entendiéndose que de haber tenido el herraje correcto la muerte no hubiera ocurrido. En consecuencia, considera que la muerte del Teniente Alonso se produce por la negligencia de los tres imputados, quienes en su carácter de oficiales superiores, jefes de la base militar y jefe de pista, ostentaban respecto a los pilotos, concretamente en el caso respecto del Teniente Alonso, una posición de garante, que les imponían cumplir con las medidas de seguridad, mantenimiento y limpieza de las pistas. En ese sentido, sostiene que es precisamente este incremento del riesgo más allá de lo aceptado lo que lleva a entender que se puede en el caso imputar a los indagados la muerte del Teniente Alonso a título de homicidio culposo, en tanto existe relación de antijuridicidad entre las violaciones al deber de cuidado denunciado y el resultado muerte. De igual forma, la inadecuada revisión de los equipos de seguridad del asiento eyector, arnés y paracaídas, permitió que pasara inadvertida la utilización de elementos inapropiados para el modelo de asiento que tenía el avión, lo que incrementó gravemente el riesgo que en caso de tener que utilizarlo se produjera la apertura accidental del arnés de seguridad y dejara en caída libre al piloto. Por los motivos expuestos, entiende que no es posible sostener el sobreseimiento apelado, correspondiendo en consecuencia se revoque el mismo y se ordene el procesamiento de los imputados en autos. III. Previo a dar tratamiento a los agravios expuestos por la defensa, conviene realizar una síntesis de los elementos obrantes en el expediente. La presente causa se originó el día 24 de octubre de 2007, a raíz de las actuaciones labradas por la Estación de Policía Comunal de Punta Indio, con motivo de la caída del avión Aermacchi ..., perteneciente a la Armada Argentina, que era comandado por el Capitán de Corbeta Gustavo Alejandro Massazza, como instructor, y el Teniente de Fragata Julio A. Alonso, como piloto, en ocasión de realizar un vuelo de adiestramiento en la Base Aeronaval de Punta Indio. El accidente referido tuvo como resultado el deceso del Teniente Alonso. Como consecuencia del hecho descripto, se tramitó un sumario interno en la Armada Argentina a cargo del Capitán James Ronald Whamond, a fin de determinar las causas del accidente y su relación con los actos del servicio. En el referido sumario se procedió a practicar numerosas medidas de investigación, entre ellas la recepción de declaración al personal encargado de la preparación de la aeronave para el vuelo y todos aquellos testigos que estuvieron presentes en la base el día del hecho, y la realización de pericias a fin de averiguar las causas del accidente. A partir de dicha investigación se pudo establecer que tres fueron los hechos que afectaron al avión Aermacchi ...: a) la imposibilidad de levantar el tren de aterrizaje; b) la falla en el funcionamiento del motor en virtud de la ingestión de un objeto extraño y c) la eyección y el desprendimiento del arnés del paracaídas del Teniente Alonso. Respecto de la primera cuestión, se determinó que el motivo

por el cual el tren de aterrizaje no subió después del accionar de la palanca de mando correspondiente se debió a una falla del circuito eléctrico, no pudiéndose especificar a cual de ellas debido a la destrucción total de la aeronave. Asimismo, se estableció que si bien el avión mencionado se encontraba a la fecha del accidente próxima a la finalización de su vida útil, de las constancias de autos surge que se encontraba en servicio y en condiciones de volar. El daño en el motor obligó a la eyección de los tripulantes y, posteriormente, se produjo una falla en el sistema de seguridad de los arneses. De la conclusión final del peritaje realizado por la Armada, surge que el daño en el motor se debió a la ingesta de un objeto metálico que impactó en los álabes de admisión de la turbina y progresó hasta las etapas posteriores, habiéndose producido dicha circunstancia con el motor a alta revolución, probablemente durante la carrera de despegue. Conforme a un examen de dicho elemento, se determinó que poseía un roscado de paso de 0,8 milímetros, que de acuerdo con la norma de rosca metálica correspondía a un tornillo de 5 milímetros de diámetro nominal. En relación al sistema de eyección, se determinó, conforme surge del sumario militar, que tanto el Capitán Massazza como el Teniente Alonso, durante el vuelo utilizaron el herraje de desprendimiento rápido autoflug (QRB) en la posición RELEASE (abierto) y con el clip de seguridad colocado y que ¿Si bien ambos pilotos se encontraban en casi las mismas condiciones (siendo la del CC Massazza más comprometida), por la información obtenida y analizada se puede concluir que al utilizar el TF Alonso la manija inferior para iniciar la eyección d su asiento los eventos posteriores se desarrollaron en forma disímil? (conf. de la pericia de fs. 73/74, punto 7.4). El asiento eyectable delantero cumplió su secuencia en forma normal, pero el Teniente Alonso se desprendió del arnés del paracaídas durante la separación del asiento cayendo al suelo en forma violenta y falleciendo a consecuencia de las heridas recibidas de acuerdo a lo establecido en la pericia forense de fs. 94/116. IV. Recibidas las actuaciones preventivas en el Juzgado Federal N° 3 de esta ciudad, se corrió vista al Sr. Fiscal, quien formuló el requerimiento de instrucción a fs. 27 y propuso la realización de una serie de diligencias probatorias tales como, citar a prestar declaración testimonial al Capitán de Navío Jorge E. Pittaluga, al Capitán de Corbeta Gustavo Alejandro Massazza, Capitán Rodolfo R. Pissacco y al Teniente Adrián Agrazar, como así al personal de mantenimiento de la aeronave aludida supra, a fin de ser interrogados sobre los hechos acaecidos. El informe de la autopsia realizado por la Policía Científica, que luce agregado a fs. 90/116, concluyó que el deceso de Alonso es producto de politraumatismos por caída de altura. Luego de ello, a fs. 126 se presentaron en nombre de la parte querellante los Dres. Carlos Mario D'Agostino y Luis Gabriel Cazalla, requiriendo medidas para de prueba, las que fueron debidamente sustanciadas. En base a los elementos colectados, el a quo dispuso el archivo de las actuaciones conforme lo previsto por el art. 195 del C.P.P.N., por considerar que no se ha podido constatar otro motivo de deceso del Teniente Alonso que no sea el accidente fatal, descartándose la posible comisión de delito alguno (fs. 182/183). Frente a esa decisión, el Dr. Martín Jorge Lasarte, en su carácter de apoderado de la parte querellante, efectuó una presentación a fs. 189/190, con el fin de solicitar el desarchivo de la causa y el llamado a indagatoria del Capitán de Navío Jorge Esteban Pittaluga (Comandante de la Base Aeronaval Punta Indio), Capitán de Fragata Claudio Garibaldi (Jefe de la Base Aeronaval Punta Indio) y del Capitán de Fragata Alfredo Eduardo Palacios (Jefe del Taller Aeronaval Punta Indio), quienes, al momento de los hechos, detentaban los cargos funcionales mencionados, por lo cual entiende que resultan prima facie responsables del homicidio culposo del Teniente Alonso (fs. 191/201). A fs. 204/208vta. el citado magistrado resolvió denegar el pedido efectuado, y apelado el mismo por la querella, la causa llegó por primera vez a esta Alzada. En esa oportunidad, esta Sala dispuso revocar dicho auto por entender que de la reseña del cuadro probatorio reunido en autos hasta ese momento, resultaba un estado de sospecha suficiente para poder convocar a prestar declaración indagatoria a los encausados en orden al delito de homicidio culposo, llevándose a cabo dicho acto procesal a fs. 245/247, 250/253 y 254/256vta.. De inmediato, el magistrado dictó auto de sobreseimiento a fs. 259/266 respecto de Pittaluga, Garibaldi y Palacios en base a las siguientes conclusiones: a) La limpieza de la pista de la Base Aeronaval Punta Indio, se efectuó en forma normal y siguiendo los procedimientos en uso de la base. b) La turbina del avión Aeromacchi sufrió una avería a raíz de una ingesta de un objeto metálico milimétrico, probablemente durante el despegue, produciendo un efecto dominó en los álabes de la misma, extremo que obligó al Capitán Mazzassa a dar la orden de eyectarse, haciéndolo éste en segundo lugar mediante el accionamiento de la palanca superior. Inmediatamente antes se eyectó el Teniente Alonso utilizando la palanca auxiliar inferior, extremo éste que determinó con el impacto de los miembros superiores, la liberación del clip de sujeción y presión sobre el herraje QRB que se encontraba en la posición abierto, cuando los manuales de fabricación a los que deben sujetarse todo piloto, señala que debe ir en la forma cerrada, provocándose de esta forma el desprendimiento del arnés del paracaídas. c) El desprendimiento del paracaídas no se debió a la utilización de un clip no original, toda vez que ambos pilotos se encontraban en la misma situación, extremo que conlleva a concluir que fue determinante la utilización de distintas palancas de eyección para la trágica muerte del Teniente Alonso?. En virtud de ello, consideró que no existió responsabilidad penal alguna de los nombrados en la muerte del Teniente de Fragata Julio Agustín Alonso, motivo por el cual, adoptó la solución liberatoria mencionada. Contra ese pronunciamiento, el Dr. Lasarte dedujo recurso de apelación a fs. 269/271 y así las actuaciones arribaron nuevamente a conocimiento del Tribunal. En esa ocasión, esta Sala

resolvió revocar la decisión apelada y, en su reemplazo, dictó la falta de mérito de Jorge Esteban Pittaluga, Claudio Garibaldi y Alfredo Palacios en orden al delito endilgado (fs. 301/305). Ello así, por entender en ese momento que ?el análisis de las constancias en autos, impide arribar a la certeza negativa que requiere el sobreseimiento dictado por el a quo, pero tampoco se encuentra demostrada la supuesta negligencia, imprudencia o impericia por parte de los imputados que sustenten el reproche penal peticionado por la querrela, pues la prueba aportada en la causa no permite tener por acreditado prima facie que incurrieron en una violación de los deberes a su cargo?. V. Devuelta la causa a la instancia de origen, se llevaron a cabo algunas diligencias más tendientes a completar el cuadro probatorio reunido en autos. Entre ellas, se recibió declaración indagatoria en ampliatoria al imputado Palacios, a solicitud del nombrado (fs. 334/335). En dicha ocasión, el encartado ratificó su anterior declaración y expuso que ?La palanca principal de eyección es la superior y la inferior es la auxiliar o alternativa para el supuesto de condiciones adversas que son cuando existe una aceleración vertical muy elevada que se le dificulta al piloto acceder con sus manos a la manija superior del asiento de eyección, y que en el caso de autos no había impedimento alguno para accionar la palanca superior, como lo hizo el comandante Massazza...?. Asimismo, prestó testimonio el Capitán de Fragata Alberto Jorge Philippe, quien expresó, al serle preguntado si el QRB hubiese estado en posición LOCKED se hubiese desprendido el paracaídas, que ?es altamente probable que no...? después de acontecido el siniestro se tomó conocimiento de la importancia del que el sistema QRB este siempre en la posición LOCKED...?.(fs. 343/344). Finalmente, el a quo solicitó al Jefe del Estado Mayor General de la Armada, informe ?si existe algún procedimiento respecto del uso del Quick Release Box (QRB) utilizado por el Teniente Julio Agustín Alonso, en el accidente fatal acaecido el 27/10/07 en la Base Aeronaval Punta Indio, diferente al indicado en el manual de su fabricante Martín Baker. En el supuesto afirmativo remita copia certificada de dicha instrucción y datos de la autoridad que lo avala y aprueba. Específicamente si están autorizados los pilotos en utilizar el QRB en posición RELEASE. Para el supuesto que un piloto utilice un procedimiento no autorizado, manifieste en quien recae la responsabilidad ante un siniestro?. El Contraalmirante Gastón Fernando Erice contestó conforme lo requerido, mediante el informe glosado a fs. 347, que ?No se han encontrado constancias ni indicios de la existencia de algún procedimiento reglamentario que autorizara el uso del Quick Release Box (QRB) en la posición ?RELEASE?. Para el caso hipotético que un piloto utilice un procedimiento no autorizado y con ello produzca un siniestro, su grado de responsabilidad se desprenderá de las actuaciones que se labren al efecto según lo prescripto en la normativa de aplicación.? En virtud de las nuevas probanzas incorporadas en autos, el juez de grado efectuó un nuevo análisis de los hechos investigados y la responsabilidad de los imputados en ellos, concluyendo que no resulta posible endilgarles la muerte del Teniente de Fragata Alonso a título de culpa, por lo cual dictó nuevamente el sobreseimiento de los mismos en orden al delito previsto por el art. 84 del C.P., de conformidad con lo dispuesto por el art. 336 inc. 2º del C.P.P.N.. El letrado de la querrela, impugnó dicho auto liberatorio, mediante el escrito presentado a fs. 372/374vta., lo que motivó esta nueva intervención del Tribunal. VI. Ahora bien, luego de un nuevo estudio de la causa efectuado a la luz de las pruebas incorporadas con posterioridad al pronunciamiento adoptado por esta Sala a fs. 301/305 vta., estimo que corresponde confirmar la resolución apelada. Ello así pues, coincido con el juez de grado en cuanto a que pese al cumplimiento de las nuevas diligencias tendientes a completar el cuadro probatorio obrante en autos, no surge acreditada responsabilidad penal alguna de los encartados en el lamentable fallecimiento del Teniente Alonso. En consecuencia, considero que con los elementos colectados en autos se alcanzó el estado de certeza negativa propio del sobreseimiento, de conformidad con lo dispuesto por el art. 366 inc. 2 del C.P.P.N. Cabe recordar que, el sobreseimiento requiere estado de certeza negativa, ya que tal pronunciamiento no debe dictarse si existen indicios para sospechar de la responsabilidad del imputado, en tanto que es en la etapa de juicio donde es requerida la certeza positiva sobre la existencia del hecho y la responsabilidad (CNCP, sala 2, 12/05/03, ?Sciaroni, Horacio Norberto s/recurso de casación?). Resta agregar que, desde el punto de vista penal, el auto del sobreseimiento equivale perfectamente a la sentencia absolutoria, pues sus efectos se manifiestan en poner término al proceso con relación al imputado en cuyo favor se dicta; y una vez que adquiere firmeza, impide que posteriormente continúe o se reinicie el ejercicio de los poderes de acción y jurisdicción frente al mismo hecho, eventual circunstancia en la que el sujeto ya sobreseído está amparado por el ?non bis in dem? (CNCP, sala 4, 17/05/99, c. N° 1286 ?Luis Sebastián Ángel s/recurso de casación?). En el caso de autos, a lo largo del proceso, pudo acreditarse la falta de nexo causal entre el comportamiento imputado a los encartados Pittaluga, Garibaldi y Palacios y el resultado dañoso (deceso del Teniente Alonso), por lo cual cabe concluir que al no contribuir a la creación del riesgo jurídicamente desaprobado, la conducta endilgada a los nombrados resulta atípica. En ese sentido, debo señalar que no se han comprobado los incumplimientos endilgados a los imputados en cuanto al mantenimiento de la pista de la Base Aeronaval de Punta Indio, tal como lo sostiene la querrela. Ello por cuanto de los diversos testimonios obrantes en autos han quedado evidenciados los distintos procedimientos adoptados para la limpieza de la pista de aterrizaje, consistentes en recorridos peatonales, vehiculares, así como el plan de limpieza manual denominado OPA destinado a la recolección de objetos peligrosos abandonados, que se llevaban a cabo con periodicidad, todo ello en virtud de la falta de funcionamiento de la aspiradora barredora por falta de

presupuesto. En esa dirección, resulta ilustrativo lo expuesto por el Teniente de Navío Pedro Darío Vittor quien declaró que ?en el mes de mayo de 2007, se realizó una recolección de objetos peligrosos abandonados (OPA), con todo el personal de la base caminando y recolectando todos los residuos que se encontrasen en la misma? (fs. 143/144). Del testimonio prestado por el Capitán de Corbeta Alberto Jorge Philippi, surge que en el año 2007 se limpiaron dos veces la pista en forma manual, y que en la zona del hangar se hacía un barrido semanal los días viernes (fs. 145/149) Nicolás Federico Lavat a fs. 162 manifestó que si bien la aspiradora barredora no funcionó durante el año 2007 por falta de repuestos, se cumplió con el recorrido peatonal de personal, recorrido diario de un vehículo, una camioneta, en búsqueda de objetos peligrosos y reparación de fisuras en la pista de aterrizaje y descalzado de sus laterales. Asimismo, señaló que dicho recorrido peatonal se realizaba trimestralmente y que fueron solicitados los fondos para comprar los repuestos necesarios para la aspiradora al Comando de Aviación Naval. Por último, afirmó que el día del accidente no se recorrió la pista manualmente, pero sí se lo hizo por medio de una camioneta. Por otra parte, a partir de los informes técnicos y periciales ha quedado debidamente demostrado que la turbina del avión Aeromachi MC-32 sufrió una avería en el motor, circunstancia que obligó a los pilotos Massazza y Alonso a eyectarse. Para ello, el primero de los nombrados accionó la palanca superior, mientras que el segundo utilizó la palanca auxiliar inferior, extremó que determinó, con el impacto de los miembros superiores, la liberación del clip de sujeción y presión sobre el herraje QRB que se encontraba en la posición abierto -a contrario de lo dispuesto por los manuales de vuelo que deben ir en forma cerrada- provocándose de esta manera el desprendimiento del paracaídas. De lo expuesto se colige que la causa concluyente del deceso del teniente Alonso ha sido el modo de eyección utilizado por el nombrado, en cuanto accionó la palanca ubicada en la parte inferior ubicada entre sus piernas y el uso del herraje QRB en la posición RELEASE, circunstancia ésta que no estaba permitida. Ello se corrobora a través de los dichos vertidos por el encartado Palacio en su ampliación de indagatoria (fs. 334/335) quien explicó ?...que la palanca principal de eyección es la superior y la inferior es la auxiliar o alternativa para el supuesto de condiciones adversas que son cuando existe aceleración vertical muy elevada que se le dificulta al piloto acceder con sus manos a la manija superior del asiento de eyección, y que en el caso de autos no había impedimento alguno para accionar la palanca superior, como lo hizo el comandante Massazza...?. También resulta esclarecedor el testimonio prestado por el Capitán de Fragata Philippi, quien al serle preguntado si el QRB hubiese estado en posición LOCKED (cerrado) se hubiese desprendido el paracaídas, respondió ?que es altamente probable que no...?. Finalmente, el informe elaborado por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Contraalmirante Gastón Fernando Erice, precisó que no se encontraron constancias e indicios de la existencia de ningún procedimiento reglamentario que autorizara el uso del Quick Release Box (QRB) en la posición ?RELEASE?. Para el caso hipotético que un piloto utilice un procedimiento no autorizado y con ello produzca un siniestro, su grado de responsabilidad de desprenderá de las actuaciones que se labren al efecto según lo prescripto en la normativa de aplicación.? En conclusión, las circunstancias descritas fueron determinantes para el desencadenamiento de los hechos en la forma narrada y el desenlace fatal acaecido. Por todo lo expuesto, concluyo que la conducta endilgada a los imputados resulta atípica, toda vez que el accidente y la consiguiente muerte del Teniente Alonso, no se produjo por la culpa, negligencia o imprudencia de los nombrados, sino por causas absolutamente ajenas a su actuación, todo lo cual surge de los informes técnicos y demás prueba incorporada en autos. En consecuencia, corresponde confirmar la decisión apelada, glosada a fs. 358/368vta., en cuanto dispuso el sobreseimiento de Jorge Esteban Pittaluga, Claudio Garibaldi y Alfredo Eduardo Palacios en orden al delito de homicidio culposo (art. 84 del C.P.), de conformidad con lo preceptuado por el art. 336 inc. 2do. del C.P.P.N. Así lo voto.- EL JUEZ SCHIFFRIN DIJO: Coincido con la solución propuesta por mi distinguida colega preopinante, en cuanto dispone el sobreseimiento de los Sres. Pittaluga, Garibaldi y Palacios, ante la ausencia de responsabilidad penal en el hecho acaecido el 24 de octubre de 2007. Ello, sin perjuicio, de dejar abierta la vía civil si correspondiere. EL JUEZ ÁLVAREZ DIJO: Que adhiere al voto que antecede. Por ello, el Tribunal RESUELVE, por unanimidad: I) CONFIRMAR la decisión apelada, glosada a fs. 358/368vta., en cuanto dispuso el sobreseimiento de Jorge Esteban Pittaluga, Claudio Garibaldi y Alfredo Eduardo Palacios en orden al delito de homicidio culposo (art. 84 del C.P.), de conformidad con lo preceptuado por el art. 336 inc. 2do. del C.P.P.N.; y, por mayoría: II) DEJAR ABIERTA la vía civil si correspondiere. Regístrese, notifíquese y devuélvase.- CESAR ALVAREZ LEOPOLDO HECTRO SCHIFFRIN OLGA ANGELA CALITRI Ante mí: ANA MIRIAM RUSSO SECRETARIA DE CAMARA Correlaciones: Pattyn, María Rosa y otros c/EN-PNA y otros s/daños y perjuicios - Cám. Nac. Cont. Adm. Fed. - Sala III - 09/10/2014 000465E