

Seguridad Aeronautica Art 190 DelCodigo Penal Cabina Esteril Peligro Real Y Efectivo Factor De Distraccion

DOMINGO, 10 DE ENERO DE 2021

JURISPRUDENCIA

Seguridad aeronáutica. Art. 190 del Código Penal. Cabina estéril. Peligro real y efectivo. Factor de distracción

Se confirma la resolución impugnada en cuanto dispuso el procesamiento de los imputados como coautores prima facie responsables en orden a haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad de una aeronave. Buenos Aires, 29 de marzo de 2016. Y VISTOS: Y CONSIDERANDO: I. Llega la presente incidencia al Tribunal en virtud de los recursos de apelación interpuestos por los Dres. Hugo J. Pinto y Pedro Migliore -abogados defensores de Federico Matías Soaje- (fs. 962/3); por los Dres. Eduardo R. Oderigo y Eduardo J. Oderigo -quienes asisten a Patricio Zocchi Molina- (fs. 982/991) y por los Dres. Fernando Andrés Burlando y Fabián Raúl Amendola -en representación de Victoria Jesús Xipolitakis- (fs. 974/981), contra la resolución dictada el día 11 de noviembre de 2015 por el Dr. Sergio G. Torres, titular del Juzgado N°12 de este fuero (fs. 912/60), a través de la cual dispuso decretar el procesamiento sin prisión preventiva de los imputados por considerarlos, en principio, coautores penalmente responsables en orden a haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad de una aeronave (arts. 45 y 190 del CP y arts. 306 y 310 del CPPN). La defensa de Victoria Jesús Xipolitakis atacó también por esa vía el monto fijado por el juzgador en concepto de embargo, establecido en la suma de doscientos cincuenta mil pesos (\$250.000) II. Resolución de mérito impugnada. Conforme surge del auto de procesamiento, se atribuye a Zocchi Molina, Soaje y Xipolitakis haber ejecutado, a sabiendas, distintos actos que pusieron en peligro la seguridad de la aeronave EMBRAER 190, matrícula ?...? perteneciente a la empresa ?Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur SA?, en ocasión de desarrollarse el vuelo AU 2708, que partió a las 18:30 horas del día 22 de junio de 2015 desde el aeroparque metropolitano Jorge Newbery, con destino a la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe. Luego de detallar el conjunto de acciones y omisiones que conformaron la intimación dirigida a los imputados en el marco de las indagatorias (apartado I), el Juez valoró en su resolución las normas reglamentarias aplicables vinculadas a la seguridad del transporte aéreo, contenidas en el Manual de Operaciones de ?Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur SA? (MOE) como en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC). Al analizar la primera de las normativas, se detuvo principalmente en las disposiciones relativas a las obligaciones y facultades específicas del Comandante y Copiloto (Capítulo III, Secciones 14 y 15) como también a los procedimientos generales vinculados con la noción de ?cockpit estéril?, dirigidos a ?(...)evitar las interferencias y distracciones producidas por comunicaciones, conversaciones o actividades de los tripulantes del cockpit que no estén relacionados con el desarrollo y seguridad del vuelo (...) (Capítulo VI, Sección 9). También valoró las normas de seguridad que prohíben el uso de aparatos de telefonía celular que no se encuentren en ?Modo vuelo-Modo avión?, desde el comienzo del rodaje a la pista para el despegue hasta que la aeronave abandona la pista posterior al aterrizaje (Capítulo VII, parte D -condiciones para el transporte de pasajeros-.1.16), y las concernientes a las condiciones para la admisión de personas ajenas a la tripulación en la cabina por parte del Comandante, como autoridad máxima (Capítulo VII, parte D, Sección 3). En conexión con este último tópico, destacó la disposición que establece el deber del Comandante de informar a las personas que circunstancialmente fueron admitidas las diversas reglas de seguridad y, en especial, la obligación de entregar la cartilla de briefing al ocupante del jumpseat. Otra de las cuestiones que especialmente fueron abordadas por el juzgador en su pronunciamiento fue el concepto de ?conciencia situacional?, al que definió como el conocimiento por parte de los pilotos de la información correcta, en el momento oportuno, para poder reaccionar de un modo apropiado y evitar errores críticos. Al respecto, el a quo puso énfasis en la ?distracción? como uno de los factores que suele traer aparejada una disminución de la conciencia situacional (Capítulo VIII, Parte B). Se refirió también a las premisas que deben guiar la comunicación entre la tripulación de vuelo y el Air Traffic Control (ATC -Control de Tráfico Aéreo-), como ser el uso de fraseología estándar en todo momento, el mantenimiento de la ?cabina estéril? y la obligación de evitar acciones no esenciales mientras se establece comunicación con el ATC. En lo que hace a las RAAC, también referidas a las buenas prácticas relacionadas con la seguridad, mencionó particularmente algunas disposiciones que determinan que el Comandante es el responsable de la seguridad de los tripulantes, pasajeros, la carga y el avión, y que prescriben que ningún piloto debe actuar en forma negligente o temeraria, de modo de poner en peligro la vida o bienes propios o ajenos (RAAC 121.533, ?d? y ?f?). Asimismo, hizo alusión a aquella regla que reconoce la autoridad del piloto para excluir de la cabina a cualquier persona en beneficio de la seguridad de la operación (RAAC 121.547). Luego de reseñar el marco normativo aplicable, el Juez de grado tuvo por probado que Victoria Jesús Xipolitakis permaneció en el interior del cockpit durante todas las etapas del vuelo, incluyendo las fases críticas, y en exceso, incluso, de su reconocimiento como pasajera VIP. Ello, a partir de la invitación cursada por el

Comandante Zocchi Molina y con la aquiescencia del copiloto Soaje. A su vez, consideró acreditado que Xipolitakis registró con su teléfono celular desde el instante mismo en que la aeronave se puso en marcha y comenzara el rodaje previo al despegue, hasta que se materializó el aterrizaje, contraviniendo las normas que regulaban la utilización de ese tipo de dispositivos y pasando por alto la necesidad de evitar cualquier tipo de distracción para los tripulantes, principalmente durante las etapas críticas. En este punto, estimó relevante la información aportada por la empresa AMX Argentina SA y aquella surgida del peritaje técnico desarrollado en autos, que indicaba que el teléfono había transmitido datos (es decir, había utilizado la red móvil) y había usado la aplicación Whatsapp en momentos inmediatos al despegue y aterrizaje. El ingreso de Xipolitakis a la cabina de mando con su teléfono celular y con un par de guantes quebrantó a criterio del Juez las disposiciones reglamentarias que desaconsejaban la presencia de objetos sueltos en el cockpit como forma de evitar incidentes (MOE, Capítulo VI, Parte B, Sección 9, art. 9.13). Asimismo, puso de resalto el tenor y la intrascendencia de los diálogos mantenidos entre los imputados dentro de la cabina durante las etapas más sensibles del vuelo, e incluso en ocasión de realizarse el chequeo de seguridad previo al despegue y al momento de materializarse las comunicaciones con el ATC. En base a los registros filmicos tuvo por probado que Xipolitakis había accionado uno de los comandos del cockpit, bajo las directivas de los pilotos y en el preciso momento del despegue de la aeronave, lo cual constituía una infracción a la RAAC 121.545. Al respecto, expresó en su resolución: 'En efecto, se observa con claridad cuando la nombrada coloca su mano derecha sobre la palanca de potencia y, al tiempo en que uno de los pilotos indica 'ahí por ahora' y 'ahí aguantá' (IMG_3858, 00:30); 'Dale más, ahí soltá' (IMG_3858, 0040), ella acciona el comando hacia delante. Incluso, Xipolitakis requirió el encendido de las luces de la cabina para poder registrar ese momento con claridad en su teléfono, lo que fue gentilmente cumplido por Zocchi Molina'. El modo en que Soaje acompañó con su mano izquierda el movimiento de la palanca de aceleración -de costado y sin colocar su mano propiamente sobre el comando- llevó al Juez a sospechar sobre la verdadera injerencia que el Copiloto pudo haber tenido en la maniobra y la concreta posibilidad de neutralizar un eventual movimiento o reacción inesperada de la imputada. Dijo el Magistrado que los resultados arrojados por la inspección ocular realizada el días 15 de octubre de 2015 permitían inferir que la fotografía que luce a fs. 627 había sido tomada por Xipolitakis en pleno vuelo crucero y sentada en el panel pedestal, de modo que, cuanto menos en ese momento, no tenía colocado su cinturón de seguridad. A su vez, tuvo por comprobado a través de las filmaciones que el Comandante utilizó su propio teléfono celular durante el rodaje del EMBRAER 190 para registrar lo que acontecía en la cabina de mando, más allá de que el aparato posteriormente no pudo ser encontrado. El Juez concluyó que las acciones y omisiones objeto de atribución tuvieron entidad suficiente para generar un peligro concreto para la seguridad del avión, al margen de que en los hechos no se hubiese producido un resultado dañoso. Por esa razón, resolvió procesar a los imputados en orden a los sucesos descriptos, calificando sus conductas a la luz del tipo penal contenido en el art. 190 del CP, en calidad de coautores.

III. Agravios 1) La asistencia técnica de Federico Matías Soaje adujo que la resolución no describía el peligro efectivamente corrido por la aeronave ni su vinculación causal con las acciones u omisiones imputadas a su pupilo. El riesgo, desde su óptica, aparecía definido desde el puro subjetivismo del Juez. Por otro lado, señaló que el pronunciamiento omitía considerar la forma regular en que había transcurrido en definitiva el vuelo, lo que hablaba a las claras de la falta de acreditación del requisito típico del peligro concreto. Destacó al respecto lo declarado por los testigos Alejandro Miodyk y Mario A. Fraiberger. Afirmó que las apreciaciones de Xipolitakis sobre el modo en que se había desarrollado el suceso no podían tener el menor crédito, ya que no había tenido ninguna intervención o injerencia en el desarrollo del vuelo. A su vez, los letrados destacaron que las filmaciones obtenidas permitían observar la completa conciencia situacional de Soaje en el despegue, como así también el cumplimiento de todos los protocolos y acciones propias de esa etapa. Luego intentó refutar cada una de las acciones y omisiones imputadas a su asistido. Cuestionó que el Juez no tuviese en cuenta que Soaje estaba subordinado al mando del Comandante, circunstancia que le impedía realizar cualquier tipo de observación, y puso énfasis en que precisamente era el Comandante la única persona que podía admitir el ingreso a un no tripulante en el cockpit (MOE, art. VII.3). Por otra parte, afirmó que la tenencia de un teléfono celular no estaba prohibida en ninguna zona del avión y advirtió, adicionalmente, que Soaje, como Primer Oficial, carecía de motivos y atribuciones para impedir que la pasajera Xipolitakis detentara su dispositivo particular y lo empleara para tomar vistas fotográficas y filmaciones. Sobre el punto, señaló que no existía prueba que indicara que la utilización de la cámara del equipo hubiese afectado la seguridad del vuelo (los resultados del FDR y del peritaje de fs. 429/46 indicaban que el uso de la cámara no había incidido en los sistemas) ni que demostrara que su empleo no se había producido en la modalidad 'avión'. Las filmaciones demostraban la completa concentración de Soaje al momento del despegue y el cumplimiento de los procedimientos con plena conciencia situacional, sin que se haya producido, a entender de la defensa, ninguna alteración o interferencia por aquellas conversaciones 'no esenciales' referidas en la imputación. Adujo, por otro lado, que se encontraba debidamente probado en el legajo (prueba testimonial y documental) que el acelerador contaba con un sistema automático de programación anterior al despegue (Auto Throttle System), que funcionaba con la previa programación de los parámetros correspondientes, con lo cual la aceleración posterior se

producía de manera automática. A su vez, agregó que era materialmente imposible la desactivación del sistema por accidente o torpeza. En este sentido, negó que Xipolitakis hubiese operado el avión ya que su mano se encontraba apoyada sobre la de Soaje, siendo éste quien directamente ejerció el control sobre el comando. Indicó al respecto que la ANAC había valorado ese suceso exclusivamente en función de la violación de la ?cabinas estéril?, mas no como determinante de riesgo para la seguridad de la aeronave. Por último, afirmó que la pericia realizada en la cabina no sirvió para confirmar lo afirmado por el Juez con relación al modo en que habría sido tomada la fotografía que luce a fs. 627 del principal, más allá de que la contingencia igualmente resultó incapaz de poner en riesgo la seguridad del vuelo.

2) Los abogados defensores de Patricio Zocchi Molina consideraron que las circunstancias apuntadas por el a quo en el auto puesto en crisis constituyeron infracciones al concepto de ?cabinas estéril? que de ninguna manera supusieron un peligro concreto para el vuelo. Objetaron el criterio de selección de la prueba por parte del Juez, el que consideraron arbitrario y recortado. Criticaron, en ese sentido, no sólo la desconsideración del descargo de su asistido, sino también la ausencia de una valoración específica del contenido de la ?caja negra?, que daba cuenta de que los pilotos habían observado sus obligaciones con una correcta conciencia situacional y cumpliendo el Standard Operation Procedur -SOP- para el Embraer 190 de Austral Líneas Aéreas. Para negar la tipicidad objetiva de la conducta del piloto, efectuaron una diferenciación entre los conceptos de ?peligro? y ?riesgo?, señalando que este último, utilizado por el juzgador en su resolución, apuntaba a una etapa previa, menos relevante y más imprecisa que la del primero, que exigía un mal más inminente y conectado con la probabilidad cierta de que suceda el incidente. Por lo demás, indicaron que tampoco el dolo directo exigido por la figura se hallaba presente en el caso particular de su pupilo, ya que éste no había obrado a sabiendas de que su accionar generaba algún peligro. Finalmente, expresaron que la resolución impugnada no explicaba cuál había sido el peligro real y concreto generado por las acciones y omisiones imputadas.

3) La asistencia letrada de Victoria Jesús Xipolitakis sostuvo en audiencia oral los agravios que había expresado al momento de interponer el remedio procesal (fs. 99). Las objeciones se focalizaron en el carácter prematuro de la decisión y en su fundamentación aparente, vicio este último que impulsó a la parte a catalogarla como un pronunciamiento inválido. Compartió en lo sustancial los argumentos medulares utilizados por el resto de los impugnantes, principalmente en lo que hace al funcionamiento automático del comando de aceleración y a la intrascendencia del accionar de su asistida en punto a la operación de la aeronave. Señaló la defensa que la prueba testimonial, documental y pericial demostraba que el avión jamás había corrido un peligro concreto y efectivo en los términos del art. 190 del CP, y más allá de ello, cuestionó que el Magistrado no explicara en su resolución las razones por las cuales consideraba que Xipolitakis había conocido efectivamente que su conducta constituía el comportamiento descrito por el tipo penal. Por último, tildaron de infundado, desproporcionado e irrazonable el monto fijado como embargo sobre los bienes y dinero de su pupila. En líneas generales, entendieron que la falta de conexión entre las razones teóricas esgrimidas y el caso concreto impedía a esa parte analizar la procedencia del monto establecido como medida cautelar.

IV. a) Inicialmente debe decirse que los agravios desarrollados por la defensa de Xipolitakis, vinculados con presuntos defectos de fundamentación del fallo que impedirían considerarlo un pronunciamiento jurisdiccional válido, revelan en definitiva una discrepancia con la valoración probatoria realizada por el magistrado de grado, a través de una resolución que se encuentra correctamente fundada. Es preciso recordar que el carácter restrictivo del régimen de nulidades responde a la necesidad de aventar retrogradaciones inútiles del proceso e incluso contraproducentes para el derecho del imputado a ser juzgado en un plazo razonable. En función de ello, corresponde rechazar el planteo realizado, por cuanto consideramos que las cuestiones señaladas aluden a la discusión acerca de la prueba reunida y de su valoración, mas no a vicios intrínsecos del decisorio. Deberá, entonces, analizarse los agravios correspondientes en su ámbito específico, es decir, en el marco de la valoración probatoria atacada por los recursos de apelación (ver c.n° 33.566, rta. el 13/02/02, reg. n° 47 y n° 7273/2006/66/CA24 rta 27/5/2014, entre muchas otras; y C.N.C.P. Sala II., rta. el 03/06/99, entre otras).

b) Corresponde, entonces, ingresar en el análisis del auto de mérito recurrido en función de las críticas señaladas por los apelantes. Viene al caso recordar que este Tribunal se ha expedido en anteriores ocasiones en punto a los requerimientos objetivos y subjetivos del tipo contenido en el art. 190 del CP, y ha señalado, en lo que al presente caso atañe, que la tipicidad objetiva de la conducta evaluada estriba en su capacidad para generar un peligro concreto para la seguridad de la aeronave (de esta Sala, c/n°43.213 ?Bravo, Rubén s/sobreseimiento?, rta. 4/8/09, reg. 732, entre otros). Ello no es materia de discusión en la presente incidencia, pero sí constituye objeto de controversia la entidad y los alcances que, para la creación de ese tipo especial de peligro, poseen las distintas infracciones reglamentarias que dieron cuerpo al reproche dirigido a los imputados. Los apelantes niegan que la violación de la ?cabinas estéril? refleje per se la existencia de un peligro real y efectivo para el avión en los términos de la norma penal, y otorgan importancia indiciaria a las probanzas que demuestran que el vuelo, en definitiva, se desarrolló con total normalidad (en especial, la información obtenida del Flight Data Recorder y las conclusiones del informe de la ANAC). A su vez, destacan que la concurrencia en el caso de ese requisito típico tampoco habría sido explicada en el pronunciamiento impugnado. Sin embargo, el análisis ex post facto propuesto resulta inadecuado como mecanismo para examinar la verdadera entidad riesgosa de las acciones

y omisiones evaluadas, en tanto la hipótesis delictiva que se baraja no tiene al resultado dañoso como eje de discusión (en similar sentido, de esta Sala, c/n° 46.080 ?Pitocco, Hernán Javier s/ataentado contra la seguridad de aeronave?, rta. 22/11/11, reg. 1319). Desde esta perspectiva, y en línea con la opinión expuesta por el Magistrado de grado, consideramos recortada la interpretación del proceder de los incusos como simples infracciones a las reglas de seguridad que han sido detalladas en la resolución recurrida. Su relevancia jurídico penal radica, como se verá más adelante, en la capacidad de las conductas para generar, en su conjunto, un riesgo concreto para la seguridad del avión, en virtud de sus rasgos particulares y el específico contexto en el que se produjeron. En primer lugar, la reconstrucción de los hechos efectuada por el Juez de grado permitió establecer que Victoria Jesús Xipolitakis fue invitada por el Comandante Zocchi Molina, con la aquiescencia del copiloto Soaje, a ingresar en la cabina de mando del avión EMBRAER 190, matrícula ?...? perteneciente a la empresa ?Austral Líneas Aéreas-Cielos del Sur SA?. También es posible tener por acreditado que la nombrada, a quien la empresa de aeronavegación otorgó tratamiento VIP, permaneció en ese sitio durante la totalidad del vuelo, incluyendo las fases críticas, y allí el primer dato indicativo de la infracción a las reglas de ?cabina estéril?. Pues bien, los registros captados por el teléfono celular de la pasajera Xipolitakis resultan elocuentes en punto al modo en que ella interactuó con la tripulación durante la totalidad del vuelo. Sin lugar a dudas, su presencia en la cabina de mando constituyó un importante factor de distracción para quienes comandaban la aeronave y un elemento que influyó negativamente en su ?conciencia situacional?. No solo por el contenido de las conversaciones que los tres imputados protagonizaron, que en la mayoría de los pasajes ninguna vinculación guardaban con los aspectos medulares del vuelo, sino también por su intensidad y el momento en que éstas se produjeron, en especial durante las etapas de despegue y aterrizaje, e incluso al tiempo de concretarse las comunicaciones con el Air Traffic Control. A su vez, la utilización por parte de Zocchi Molina y de Xipolitakis de sus respectivos teléfonos celulares dentro de la cabina puede ser entendida, en sí misma, como un motivo adicional de distracción en los términos referidos, al margen de que a esta altura del proceso no pueda descartarse su potencialidad para afectar los sistemas del avión, ante la posible utilización de la red móvil por parte de la imputada en momentos inmediatos al despegue y aterrizaje. Por otro lado, durante el transcurso de la encuesta se han podido precisar algunos aspectos relativos al funcionamiento de la palanca de aceleración de la aeronave. La información recabada coincidiría con lo esgrimido por la defensa del Copiloto Soaje, en punto a que el comando cuenta con un sistema de programación previa al despegue en función del cual, luego de un impulso inicial necesario para la activación, la aceleración posterior se realiza de forma automática. Pero ocurre que, frente al tenor de las imágenes que captaron la secuencia del despegue, no puede desecharse de plano la hipótesis relativa a que habría sido la propia imputada quien ejerció el primer impulso del comando que luego dio lugar a la aceleración previamente establecida. No obstante ello, al margen de que haya tenido o no posibilidad de incidir efectivamente en la operación del comando de manera independiente, el hecho que haya accedido, con la anuencia de los tripulantes, a tomar contacto directo con la palanca en un momento sensible como el despegue no puede ser minimizado y conforma otra de las circunstancias que contribuyeron a la incrementación del riesgo prohibido por la norma. Es incuestionable, en este sentido, que el episodio resulta igualmente temerario porque implicó la injerencia de la imputada en el sitio donde se ubican los controles de mando, escenario en el cual pudo convertirse en un peligroso obstáculo material frente a un evento que exigiera la inmediata reacción de los tripulantes, o bien accionado comandos de navegación por algún movimiento involuntario.

La fotografía que luce a fs. 627 del principal deja entrever una situación que merece también una consideración especial. La imagen, de acuerdo a lo constatado por el Juez a través de una inspección ocular, debió ser captada por Xipolitakis sentada en el panel pedestal y en pleno vuelo. Ello refleja que la nombrada no tenía puesto en ese preciso momento el cinturón de seguridad y, a su vez, nuevamente da cuenta de la configuración de un contexto evidentemente inapropiado para la eficaz operatoria del avión por parte del Piloto y Copiloto frente a una contingencia o eventualidad. Por lo dicho, existen razones para sostener en esta etapa inicial del proceso que los diversos comportamientos que asumieron Zocchi Molina, Soaje y Xipolitakis en el interior del cockpit no solo infringieron las disposiciones de seguridad a las que hizo mención el Juez de grado (MOE y RAAC), y en especial aquellas relativas a la noción de ?cabina estéril?, sino que, además, del modo en que se materializaron, conformaron en su conjunto un cuadro de riesgo serio y con entidad suficiente para inferir, a partir de él, la amenaza concreta a que se vio expuesta la seguridad del avión, aun cuando no se hubieren producido daños a la vida o a la integridad física de los pasajeros de la tripulación. Asimismo, la crítica recursiva tampoco ha podido contrarrestar el razonamiento que llevó al Juez a tener por acreditada prima facie la tipicidad de las conductas en el plano subjetivo. En efecto, acierta el Magistrado cuando afirma que tanto el Comandante como el Copiloto, como tripulación técnica, no pudieron desconocer el carácter irregular de su accionar y su conexión con la generación del peligro, teniendo en cuenta principalmente el contenido de la instrucción recibida en virtud de su profesión. Y si bien la pasajera Xipolitakis no contaba con conocimientos previos en materia de seguridad aeronáutica, existen razones objetivas para suponer que al momento de los hechos fue consciente de que su comportamiento era riesgoso e infringía normas reglamentarias de seguridad. Sus propias manifestaciones durante el vuelo y las expresiones que formuló en el marco de las comunicaciones valoradas en el fallo resultan

claras al respecto y, por otra parte, debe decirse que son las propias características del hecho las que, por aplicación de sentido común, impiden admitir la posibilidad de que haya ignorado los alcances de su accionar (en similar sentido, de esta Sala, c/nº 46.080 ?Pitocco?, ya citada). La expresión ?a sabiendas? denota que el tipo penal del art. 190 requiere para su configuración en la faz subjetiva dolo directo de consciencia segura. Entonces, el conocimiento por parte del agente debe alcanzar a los elementos del tipo objetivo del delito de peligro, pero no es necesario que abarque requerimientos objetivos no previstos en esta norma en particular y propios de otros tipos penales de lesión que protegen bienes jurídicos distintos (vgr. vida, integridad física). Como quedara asentado en los párrafos anteriores, puede afirmarse, a partir de los indicios existentes y con el grado de conocimiento requerido para esta etapa procesal, que los imputados sabían que estaban generando un peligro concreto para la seguridad de la aeronave al ejecutar las conductas reprochadas y ello es suficiente para tener por configurado el aspecto subjetivo del tipo penal aplicado. Por lo demás, más allá del juicio provisorio de responsabilidad que se ha efectuado en este pronunciamiento, será la ulterior etapa del proceso un ámbito adecuado para que los imputados ejerzan con mayor amplitud su derecho de defensa, en un escenario donde rigen los principios de inmediación, publicidad, continuidad y contradicción. Finalmente, en lo tocante al agravio de la defensa de Victoria Jesús Xipolitakis con respecto a la medida cautelar pecuniaria trabada sobre sus bienes y/o dinero, entienden los suscriptos que las razones esgrimidas por el a quo para su determinación resultan adecuadas y ajustadas a los parámetros del artículo 518 del C.P.P.N.

Por todo lo expuesto, el Tribunal RESUELVE: I. RECHAZAR la nulidad interpuesta por la defensa de Victoria Jesús Xipolitakis (art. 166 y sgtes. del CPPN). II. CONFIRMAR la resolución impugnada en cuanto dispuso el procesamiento de Patricio Zocchi Molina, Federico Matías Soaje y Victoria Jesús Xipolitakis, como coautores prima facie responsables en orden a haber ejecutado, a sabiendas, actos que pusieron en peligro la seguridad de una aeronave -punto dispositivo I - (arts. 45 y 190 del CP y arts. 306 y 310 del CPPN). III. CONFIRMAR la resolución impugnada en cuanto mandó a trabar embargo sobre los bienes y/o dinero de Victoria Jesús Xipolitakis hasta cubrir la suma de doscientos cincuenta mil pesos -punto dispositivo II - (art. 518 del CPPN). Regístrese, notifíquese conforme lo dispuesto por las Acordadas 31/11 y 38/13 de la C.S.J.N., hágase saber a la Dirección de Comunicación Pública (Acordada 15/13 de la C.S.J.N. y 54/13 de esta Cámara), y devuélvase a la anterior instancia.

Dr. Eduardo R. Freiler Dr. Jorge L. Ballesterio Dr. Eduardo G. Farah Ante mi: Darío A. Pozzi Secretario

008441E