

DelitoCodigo Aduanero Seguridad Publica Procesamiento Peligro Abstracto Secuestro Preventivo

JURISPRUDENCIA

Delito. Código aduanero. Seguridad pública. Procesamiento. Peligro

abstracto. Secuestro preventivo

Se decreta el procesamiento sin prisión preventiva del imputado, por considerarlo ?prima facie? autor penalmente responsable del delito previsto por el artículo 221, inciso 2) del Código Aeronáutico, por haber puesto en peligro la seguridad pública al realizar vuelos rasantes en las inmediaciones de la Agrupación Marplatense de Aeromodelismo, careciendo de habilitación para realizar cualquier tipo de acrobacia aérea. Se dispone el secuestro preventivo con fines de decomiso respecto de la aeronave.

Mar del Plata, 7 de agosto de 2017.- AUTOS Y VISTOS: Para resolver en la presente causa nro. FMP 19701/2016, caratulada ?A., D. A.; s/averiguación delito? que tramita ante Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal de Mar del Plata nro. 3 a mí cargo, Secretaría Penal nro. 8; respecto de la situación procesal de D. A. A. (titular del DNI nro. ... de nacionalidad argentina, nacido el día 10 de enero de 1967 en Godoy Cruz Mendoza, hijo de D. y de I. A. M., casado, comerciante en el rubro gastronomía, técnico electromecánico, con domicilio en ... de esta ciudad); Y

CONSIDERANDO: I Se inician las presentes actuaciones a raíz de la presentación efectuada por el Jefe del Aeropuerto de Mar del Plata, C. A. F., para que se investigue la conducta del piloto D. A. A., denunciada ante la autoridad de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por A. J. L. el día 15 de abril de 2016 (ver fs. 54/56). El denunciante L. indicó que el accionar del nombrado pone en peligro la seguridad aérea en los alrededores donde vuela. Explicó que A. comanda una aeronave Navion 145 (matrícula ...) que opera desde el Club de Planeadores de Mar del Plata, contando en su historial con una innumerable cantidad de hechos relacionados con vuelos peligrosos e irresponsables, la mayoría de ellos documentados por él mismo y subidos a internet. Así dijo que desde que A. empezó a volar fue testigo de reiteradas inconductas aeronáuticas al mando de sus aviones Cessna 140, Rans S-9, de los cuales hay innumerables videos de vuelos temerarios, pasadas rasantes con impactos sobre el suelo, uno de ellos en la misma Agrupación Marplatense de Aeromodelismo, donde el denunciante es socio. Además, señaló que ?la constante es que sus vuelos deben llamar la atención, cuanta más gente haya en el lugar mejor para él, su pasadas rasantes en vuelos a baja altura...? En ese sentido refirió ?he visto, en diciembre de 2008, el avión que pilotea hoy Navion 145 estrellado en un aterrizaje de emergencia en Misiones sobre un campo de té luego de haber salido del Aeropuerto Internacional de Iguazú sin visibilidad aérea en su ruta de vuelo, según el comentara ?. Asimismo, también dijo que A. ?se estrelló en el Aeroclub de Batán con su aeronave ultraliviano Falcon no registrada y volando sin permiso?. Por otra parte el denunciante refirió ?que a fines del año 2015 la Comisión Directiva del Aeroclub de Batán...lo suspendió y notificó mediante nota que rezaba: ?por reiteradas inconductas aeronáuticas al mando de sus aeronaves, en especial a los vuelos de baja altura fuera de pista, sobre calles de rodaje, entre los hangares, con proyección de emergencia hacia personas e instalaciones privadas y de la institución que se encuentran sobradamente documentadas en redes sociales y constatadas por la mayoría de los socios y la Comisión Directiva, por lo que se lo suspende por el plazo de 30 días...? Luego de repasar esos antecedentes y otras cuestiones relacionadas diciendo que tenía ?entendido que hay denuncias realizadas en la ANAC en el Aeropuerto de Mar del Plata?, agregó que el 3 de abril de 2016 se realizó el evento anual de aeromodelismo en el Club Agrupación Marplatense de Aeromodelismo (AMA) y que en dicha ocasión A. desafió las normas de seguridad, toda vez que ?sin previo aviso, sin ser invitado y sabiendo que se le había pedido especialmente la no participación de aviones reales, se apareció volando el señor A. con el Navión, y a mi entender sin licencia para acrobacia, y realizó vuelos temerarios peligrosos de todo tipo, apareciéndose sobre la pista de aeromodelismo cuando había gente volando modelos radio controlados, volando sobre la cabeza de la gente, a muy baja altura, como es su costumbre a escasos dos o tres metros de altura del suelo poniendo en peligro a todos los presentes, más cien personas?. El denunciante acompañó a la presentación ?las filmaciones [que] explican por si sola la situación, gente en el piso, aviones de RC aterrizando de urgencia, celulares filmando que se caen al piso, y gente sin conocimiento que se ríe festejando actos tan peligrosos e irresponsable como estos. Fue este hecho el que me motiva, y luego de haberle avisado a D. en varias oportunidades en los últimos años que si lo veía hacer eso lo iba a denunciar?. Se informa en la denuncia que ?ni bien terminó la primera parte de esta locura, me comuniqué seis veces con el ANAC al teléfono ... entre las 17.43 y 18:17. [Al respecto indicó que] la mujer que me contestó sugirió ir al día siguiente a presentar la denuncia. Le pedí que tomara acción inmediata ya que podía volver y me dijo que no había nada que hacer. Desconozco si es cierto o no, pero está claro que no le interesó mucho si esta persona [D. A. A.] mataba gente en un accidente...Al no tener respuesta alguna de la autoridad aeronáutica decidí llamar a la policía (911) quien concurrió rápidamente desde la sede de la Sierra de los Padres...En ese momento le avión ya se había retirado. Mientras la policía tomaba notas, recibía videos y llamaba a la ANAC a pedir que prevean otro vuelo y

mientras la mujer que atendió se negó a darles su nombre volvió a aparecer el Sr. A., a demostrar que él puede contra todos, incluso contra la policía que estaba en el lugar?. En esa nueva ocasión el denunciante dijo que ?uno de los policías presentes que estaba viendo los videos que se acababan de tomar por whatsapp al celular ... nombres J. I. G. e I. M., reconoció al avión que estaba llegando nuevamente, como el avión que le sobrevoló sobre la cabeza cuando se encontraba de franco pescando en la Laguna de los Padres?. Y agregó ?Lamentablemente el nombrado parece tener un problema para respetar las normas más elementales y por el respeto del otro, tiene una necesidad de destacarse poniendo vidas en peligro, lo que augura un final nefasto... El Sr. A. es conocido en todo el país por estas cuestiones, cualquiera que concurra a festivales o participe activamente de redes sociales aeronáuticas sabe a lo que me refiero?. Por último, el denunciante dijo ?Nada de lo que hace el señor A. se parece a un show aéreo. Es un simple acto criminal que AUN no ha causado víctimas...todo esto tiene una gran probabilidad de terminar en un accidente masivo estilo Cromañón, accidente ferroviario etc.? (cfr. fs. 5/10).

II La instrucción se nutrió de distintos elementos de prueba y sin ánimo de ordenar por importancia cada uno de ellos, serán descriptos y mencionados como:

- 1) Las imágenes, en fotocopias, de la aeronave las que fueron acompañadas en la denuncia, como así también las fotografías tomadas por el personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria al momento de inutilizar el aparato (ver fs. 12 y 104, 105 y 135 respectivamente). A través de ellas, se puede apreciar el particular ploteo exterior del avión con la inscripción ?La Chacha? con los colores plateado, negro y vivos amarillos.
- 2) Los dos discos compactos reservados en Secretaría que fueron utilizados para almacenar las filmaciones, en donde se pueden apreciar los vuelos que se denuncian como rasantes o maniobras de ?pasadas a baja altura?. Es decir, se cuenta con material audiovisual, mediante el cual se puede observar un avión plateado, negro con vivos amarillos, volando en la misma zona utilizada por aviones a radiocontrol de tamaño considerable (video 1.mp4) o el mismo avión volando a escasos metros del suelo sobre una indeterminada cantidad de personas, que si bien no huyen despavoridas, refieren con motivo del paso del avión en forma de exclamación ?me despeinó? (video 5.mp4), ambos en el CD aportado por el denunciante. Asimismo, en el otro soporte se puede observar el mismo avión pasando entre dos juncos utilizados ocasionalmente como los pilones que se colocan en las pruebas de acrobacia controladas.
- 3) La hoja impresa con la nota escaneada relativa a la suspensión del socio D. A. A. del Aeroclub Batán por vuelos temerarios (ver fs. 11). Lo que pretende dar sustento a la permanente inconducta de A. al no ajustarse a los reglamentos ni a las normas que rigen la materia pese a las reiteradas advertencias de carácter administrativo que se le han indicado.
- 4) El registro/historial del avión del que surge que fue matriculado el día 6 de noviembre de 1947 e inscripto el día 15 de mayo de 2008 a nombre de la firma INA EXPERIMENTAL SA, con domicilio en la calle Cangrejo ... de Pinamar, Provincia de Buenos Aires (cfr. fs. 14).
- 5) La información suministrada por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) del que se desprende el registro de las dos licencias a nombre de D. A. A., quien figura con el mismo domicilio de la sociedad anónima mencionada en el párrafo anterior (ver fs. 15).
- 6) El libro de movimientos de aeronaves del mes de mayo de 2015 en donde se registran dos vuelos, los días 8 y 30 de mayo, del avión ?Navion?, matrícula ..., de INA EXPERIMENTAL SA, comandado por el piloto D. A. A. (ver fs. 19).
- 7) El informe de la ANAC, respecto del legajo ... en donde se registra a D. A. A. como PPA (Piloto Privado de Avión) desde el 28 de octubre de 1995 y PPL (Piloto de Planeador) desde 20 de mayo de 2006 (idem fs. 15).
- 8) Además de los dos agentes de policía J. I. G. e I. M. que se constituyeron en la sede del Club Agrupación Marplatense de Aeromodelismo (AMA) el día del hecho con motivo de la denuncia de L., junto con el listado de socios que presenciaron la destreza aérea protagonizada por A. (ver fs. 13).
- 9) La impresión del ?mail? enviado por el usuario D. D., dirigido al Director Nacional de Seguridad Operacional el día 28/01/2016, haciendo saber que anteriormente, el día 27 de enero de 2016, en horas de la tarde en ?Costa Esmeralda? en la localidad de Pinamar, ocurrió un hecho similar. Así se dijo ?Lo grave de la situación es que ambas pasadas el avión la realizo sobre la gente que estaba en la playa a muy baja altura y no sobre el mar propiamente dicho, considero que esto representa una transgresión a las normas de aeronavegación vigentes en nuestro país? (ver fs. 16).
- 10) La copia del libro de movimientos de aeronaves del mes de abril de 2016 en donde figura que el día 3 de mayo de 2016 salió el avión ?Navion?, matrícula ..., piloteado D. A. A., en el horario de 16:30 hs. y que regresó a las 18:00 horas (cfr. fs. 27).
- 11) También está incorporada la copia de la nota de notificación a modo de advertencia de Jorge Martínez, Secretario del Club Planeadores Mar del Plata, aclarada con el nombre de D. A. A., en la que le recuerda la observancia a la reglamentación vigente contemplada en las RAAC 91.303 (a), (b), (c) (d) y 91.305 y 61.69 (c), en cuanto a que está totalmente prohibido realizar actividad de acrobacia dentro del ATZ del Aeródromo de Planeadores, con cualquier tipo de aeronave, sea o no específica para tal fin, a menos que esté debidamente autorizado y posea la correspondiente habilitación (ver fs. 29).
- 12) La copia del informe de la Dra. Mirta Beatriz Goddard en la que se hace saber que ?las personas presentes en el Aeródromo -quienes prefieren preservar su identidad para evitar inconvenientes- manifiestan que es continuo el accionar imprudente del piloto A., que en varias ocasiones les ha ocasionado inconvenientes en el AD al encontrarse dando instrucción a alumnos pilotos, como así también con sus maniobras temerarias dentro del ATZ del AD; que es de público conocimiento los vuelos rasantes que efectúa sobre las playas en verano, o sobre la Laguna de los Padres donde ha tenido incidentes con pescadores por su conducta, y lo

acontecido en el evento anual de aeromodelismo...? (ver fs. 37/38). 13) La copia del informe del ingeniero aeronáutico Paolo Marino de la División Nacional de Seguridad Operacional dirigida a la Directora de Asuntos Jurídicos, Dra. Laura Di Blasi, en la que se hace saber que no se pudo tomar contacto con los agentes de la fuerza policial y que no obstante ello, al tomar contacto con el personal a cargo de los aeródromos, se adquirió certeza en cuanto a los hechos narrados, los que dan cuenta de la conducta temeraria del D. A. A. en el ejercicio de su licencia de PPA al realizar maniobras que ponen en riesgo la seguridad de las personas y cosas. En el marco de dicho informe se sugiere imponer al nombrado una inhabilitación temporaria de carácter preventivo por un término de treinta (30) días para el ejercicio de las facultades conferidas por su licencia, como así también disponer el inicio de actuaciones conforme el artículo 203 del Código Aeronáutico, además de corresponder se instruya la denuncia penal (ver fs. 39/40). 14) La declaración testimonial de C. A. F., Jefe del Aeropuerto Internacional de Mar del Plata en cuanto refiere que por disposición nro. 235 de fecha 17 de agosto de 2016, el piloto D. A. A. fue suspendido por treinta (30) días en el marco del expediente ANC 0026550 ?por la actividad temeraria realizada el día 3 de abril de 2016 al mando de la aeronave matrícula ...? tal como surge del telegrama que luce agregado. Asimismo, en cuanto dice que la aeronave en cuestión ?estuvo volando con un piloto de nombre F. M., DNI nro. ...?, aclarando que la prohibición recae sobre la persona, la matrícula y el DNI y que no hay ninguna constancia de la autorización de D. A. ante la autoridad aeronáutica. También, la referencia a que el avión en cuestión no está preparado para realizar acrobacias y que cualquier modificación en el motor -para darle más potencia- debe documentarse mediante el formulario 337, lo cual queda registrado en los aerotalleres, donde además se controlan mediante la documentación que se acerca, el historial de la hélice, del fuselaje, las alas y el motor. Esto es así ?porque todos esos elementos tienen un tiempo de vida útil según el fabricante y los usuarios o no utilizan como es debido o hacen modificaciones? (cfr. fs. 64/68). 15) La declaración testimonial de Jorge A. Martínez en cuanto dijo ?que el Club le arrenda al A. un espacio del suelo y que A. construyó allí su propio hangar. Y él ahí tiene sus aviones. El jefe de aeródromo M. R. es el encargado de controlar la habilitación de las naves y la licencia y psicofísico del piloto. Como somos muy poquitos nos conocemos bien... [agregando que] A. tiene la PPL y PPA sin habilitaciones especiales?. Asimismo, que ?las licencia no se vencen, lo que se vence es la habilitación si el piloto no vuela. La licencia, cualquiera sea certifica lo que sos piloto de avión, piloto de helicóptero etc, la libreta de vuelo certifica lo que hacés, la actividad y por ende, si estás o no habilitado?. Además destacó como fundamental el psicofísico ?que certifica que estás en condiciones?. También destacó que ?El avión tiene que tener certificado de propiedad, certificado de aeronavegabilidad es decir que es un modelo aprobado, el ?337? (habilitación de taller) es decir que el avión esté en condiciones y el seguro?. Por último, dijo que ?D. A. A. es un piloto que no cumple con el reglamento interno del Club, ni con las normas RAAC. No puede hacer acrobacia ni vuelos rasantes, aunque hay que decir esos vuelos los realiza cuando nuestra actividad se está acabando? (cfr. fs. 79/86). 16) La declaración de M. F. R. en cuanto dijo que los vuelos temerarios son ?maniobras prohibidas que ponen en riesgo la seguridad de personas o bienes porque están fuera de la reglamentación? y que básicamente son vuelos fuera del eje de pista que se realizan a una altura menor a la permitida. Así dijo como ejemplo que la altura mínima permitida es de 1000 pies -300 mts.- sobre un obstáculo, y que ?si se vuela por debajo, fuera de un circuito de tránsito aéreo, es o podría ser un vuelo temerario?, explicando que ?circuito de tránsito aéreo es el modo en que se aproxima un avión a un aeródromo no controlado? (cfr. fs. 115/117). III Así las cosas, el día 5 de julio de 2017 se le imputó a D. A. A. el hecho de haber puesto en peligro seguridad pública al realizar al menos, el día el domingo 3 de abril de 2016 en horas de la tarde, vuelos rasantes o maniobras de pasadas a muy baja altura con la aeronave Navion 4, matrícula ..., en las inmediaciones de la Agrupación Marplatense de Aeromodelismo, ubicada en el predio de la Laguna de los Padres, en adyacencia a Sierra de los Padres, Ruta 226, Km. 15, siendo que carece de habilitación especial o no cuenta con autorización por escrito para realizar cualquier tipo de acrobacia aérea. Sobre el particular, el nombrado optó por negarse a declarar por consejo de su defensa (cfr. fs. 140). IV En la etapa procesal que se transita se requiere la concurrencia de elementos probatorios suficientes para producir un juicio de probabilidad sobre la existencia del hecho delictuoso y de la responsabilidad que le corresponde al imputado, aún no definitivos ni confrontados, pero que sirven para orientar el proceso hacia la acusación, vale decir hacia la base del juicio (conf. Clariá Olmedo, J.A., Derecho Procesal Penal, Lerner Córdoba, 1984, t. II, pág. 612). De lo que se trata, pues, es de habilitar el avance del proceso hacia el juicio, que es la etapa en que se desenvolverán los debates y la confrontación con amplitud. Lo contrario equivaldría a la asunción por mi parte de una tarea que me es impropia, instaurándose el período contradictorio por anticipado, en el momento de la instrucción, privándose así al órgano que eventualmente debe resolver en forma definitiva de la intermediación con la prueba producida fundamental para la decisión. Para ello, debo colocarme en el lugar que las normas procesales me asignan, posibilitando de esta forma la apertura del debate, en base a la verificación de los elementos mínimos que sostengan la sospecha inicial. Es decir, para el dictado del presente auto de mérito, basta entonces con la mera convalidación de la sospecha, máxime cuando la elevación a juicio presupone una nueva reflexión del juez acerca del mérito de la instrucción. Los integrantes de la Cámara del fuero han dicho en varias ocasiones que ?...tampoco debe perderse de vista el manto de provisoriedad que recubre esta etapa del proceso, y que, en

definitiva, no le compete a esta instancia procesal generar el grado de certeza exigido por la defensa, pues bien? y que ?el auto de procesamiento contiene un juicio de probabilidad acerca de la existencia de un hecho delictivo y la responsabilidad penal que, en la especie, encontramos reunida. Se trata de la valoración de elementos probatorios suficientes para producir probabilidad, aún no definitivos ni confrontados, pero que sirven para orientar el proceso hacia la acusación, vale decir hacia la base del juicio.?

Siguiendo esa línea de razonamiento, con base en los elementos de prueba reunidos hasta el momento, encuentro acreditado con el rigor típico de esta etapa que el día 3 de abril de 2016 D. A. A. salió del aeropuerto no controlado del Aeroclub Planeadores de Mar del Plata piloteando la aeronave ?Navion?, matrícula ..., alrededor de las 16:30 horas y que regresó aproximadamente a las 18:30 horas, tal como se desprende de la hoja de movimientos de aviones obrante a fojas 27. Así las cosas, el día y el horario indicado, coinciden perfectamente con el relato del denunciante L. en cuanto dijo que ?sin previo aviso, sin ser invitado y sabiendo que se le había pedido especialmente la no participación de aviones reales, se apareció volando el señor A. con el Navión, y a mi entender sin licencia para acrobacia, y realizó vuelos temerarios peligrosos de todo tipo, apareciéndose sobre la pista de aeromodelismo cuando había gente volando modelos radio controlados, volando sobre la cabeza de la gente, a muy baja altura, como es su costumbre a escasos dos o tres metros de altura del suelo poniendo en peligro a todos los presentes, más cien personas?, y que al menos se ?comunicó seis veces con la ANAC al teléfono ... entre las 17.43 y 18:17?. Al margen de contar con el material audiovisual en donde se puede apreciar los vuelos que se denuncian como peligrosos del avión con la inscripción ?La Chacha?, pintado de color amarillo con vivos negros, se ha establecido con total claridad que el nombrado A. se hallaba piloteando esa nave el día del hecho y más allá de que dicho bien aparezca a nombre de la firma INA EXPERIMENTAL SA, con domicilio en la calle Cangrejo ... de Pinamar, Provincia de Buenos Aires, cabe decir que la ANAC ha informado que A. posee el mismo domicilio (ver fs. 15). Las probanzas colectadas en el sumario hasta el momento impiden asignar, en esta instancia procesal, otra intencionalidad que no sea la de realizar los vuelos rasantes que se le atribuyen y en consecuencia, la voluntad de realizar las piruetas o las pasadas rasantes sin autorización sobre las personas y bienes, que estaban desarrollando la actividad tipo hobby de aeromodelismo. La ausencia de autorización, en perspectiva con los videos aportados, permite afirmar no solo la falta de mínimos recaudos en la operación aérea segura, sino una conducta incompatible con cualquier tipo de error en el manejo de un avión, lo que da sustento al dictado del procesamiento en orden a la calificación que provisoriamente seguidamente definiré en este decisorio, teniendo en cuenta el cuadro cargoso que pesa en su contra. V El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 tiene como objetivo ?que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico?. La República Argentina, como Estado signatario del mencionado convenio, y conforme con lo establecido en el artículo 12 del acuerdo, está obligada a adoptar medidas para garantizar la seguridad a través de la observancia de las normas internacionales en el cumplimiento de sus obligaciones de control de la seguridad operacional. Para cumplir con esta obligación, se promulgó el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y las normas y procedimientos que hasta la fecha de la publicación de las regulaciones estaban vigentes en el ámbito de la aviación civil. Posteriormente, un cierto número de dichas normas y procedimientos fueron actualizadas y consolidadas en el cuerpo normativo bajo la denominación RAAC (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil). El vuelo que aquí se investiga está regulado en código de conducta aérea y más precisamente en la RAAC 91.13 denominada ?operación negligente o temeraria?, establece que ?Ninguna aeronave deberá conducirse negligente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos?. También le dedica un apartado al ?vuelo acrobático? diciendo que son ?maniobras realizadas intencionalmente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormales?. La RAAC 91.303 sobre los vuelos acrobáticos refiere: a) ?Ninguna persona podrá utilizar una aeronave para realizar vuelos acrobáticos que constituyan peligro para el tránsito aéreo, o para las personas o bienes propios y ajenos...? b) Prevención de daños: ?Ninguna persona podrá utilizar una aeronave para realizar vuelos acrobáticos sobre aglomeraciones de edificios, en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre; excepto que fueran autorizados por la autoridad aeronáutica. Los vuelos acrobáticos deberán realizarse sobre espacios despejados de personas y edificaciones y en ninguna circunstancia la aceleración resultante de la maniobra podrá ser dirigida hacia o desde las personas en tierra y/o edificaciones? c) ?Los vuelos acrobáticos deben realizarse cuanto menos a CUATROCIENTOS CINCUENTA (450) metros de altura, sobre el obstáculo más elevado de la superficie terrestre... Únicamente se podrán realizar vuelos acrobáticos por debajo de los límites antes referidos en caso que: (1) el piloto se encuentre habilitado para vuelos acrobáticos; o (2) que se trate de vuelos acrobáticos para entrenamiento bajo la supervisión de un inspector o instructor de acrobacia?. d) ?Todas las maniobras deberán ser realizadas: (1) Sobre zonas despejadas o de pistas, en tal caso, en forma paralela a la línea de las instalaciones de los aeródromos y a una distancia no inferior a los OCHENTA (80) metros paralelos al borde de la plataforma. Prohíbese el vuelo o maniobra sobre las instalaciones del aeródromo o personas. En ningún caso la aceleración resultante de la maniobra podrá ser dirigida hacia o desde el sector ocupado

en que hubiera personas y (2) En condiciones meteorológicas visuales (VMC). e) En espacios aéreos controlados, deberá notificarse al control correspondiente con la anticipación adecuada, ya sea por radio o por la presentación del plan de vuelo; quien lo autorizará siempre que no afecte tránsitos aéreos reportados. Las aeronaves deberán contar con comunicación permanente con el control. En todos los casos el piloto informará el área exacta de vuelo acrobático en sus TRES (3) dimensiones?. Teniendo en cuenta ello, el artículo 221 del Código Aeronáutico establece que ?Será reprimido con prisión de 6 meses a 4 años: 1) El que efectuase funciones aeronáuticas, careciendo de habilitación; 2) El que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros; 3)...?. Ahora bien, el bien jurídico es la seguridad pública, la que se ve afectada solo con relación al peligro. Esto es así porque estos tipos de delito recurren al ?peligro? que se crea por sobre los niveles normales. No se trata de delitos de peligro concreto donde ya que existe afectación directa del bien jurídico. En estos tipos penales la fórmula se auxilia de una abstracción y el peligro se presume. En otras palabras, la propia conducta lleva implícita la afectación al bien jurídico ?seguridad?. En estos tipos penales la protección no significa una ausencia total de riesgos sino un especial enfoque hacia aquellos actos o conductas que acrecientan el riesgo y es precisamente ese accionar, que aumenta el peligro, lo que la ley tiende a evitar. En esta materia cuando se habla de ?seguridad? se hace referencia a los peligros que producen ciertas acciones. En consecuencia, las acciones típicas son todas generadoras de peligro para esa integridad, al crear condiciones de hecho que pueden llegar a vulnerarla. En realidad, estos delitos formulados como de peligro abstracto se materializan en una situación objetiva de creación de un peligro de peligro concreto y común. Así, los bienes deben correr o sufrir un peligro real y no abstracto. Visto así, el peligro, se enfrenta a un juicio objetivo y con la inclusión de todas las circunstancias posteriores comprobadas se valora como la posibilidad del daño de un determinado bien jurídico. Los delitos de que trata este título están dirigidos a proteger la seguridad común, entendiéndose como tal, a la situación real en que la integridad de los bienes y las personas se halla exenta de soportar situaciones peligrosas que la amenacen. En definitiva, las acciones típicas que los constituyen son todas ellas generadoras de peligro para esa integridad, al crear condiciones de hecho que pueden llegar a vulnerarla. El vuelo rasante en la misma zona donde se desarrollan actividades de aeromodelismo a radiocontrol es un acto susceptible de originar el peligro idóneo que la ley rechaza, 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. Los actos también pueden ser positivos o negativos, quedando comprendidas todas las acciones como las omisiones -pedido de autorización- en el sentido que debe tener el agente el lugar de garante y su omisión ser equivalente a la acción. El resultado, en el sentido de peligro, está presente además en la utilización de un avión no preparado para realizar los vuelos tal como hizo referencia el Jefe del Aeropuerto de Mar del Plata al señalar que ?el avión en cuestión no está preparado para realizar acrobacias y que cualquier modificación en el motor -para darle más potencia- ? puede afectar el fuselaje o cualquier otro elemento del avión ? porque todos esos elementos tienen un tiempo de vida útil según el fabricante y los usuarios o no utilizan como es debido o hacen modificaciones?. En cuanto al aspecto subjetivo, no existen dudas que A. actuó a sabiendas que con su accionar ponía en peligro la seguridad aérea en forma directa y que dirigía su voluntad conforme a ese conocimiento. En efecto, y como ya se ha dicho los elementos de prueba acumulados hasta esta altura impiden asignar otra intencionalidad que no sea la de poner en riesgo la seguridad aérea en general, toda vez que conocía la naturaleza de las maniobras que llevaba adelante. Siguiendo el desarrollo del análisis de la conducta de A., encuentro que el delito se encuentra consumado con la puesta en peligro de la seguridad de la aeronave, razón por la cual entiendo que están reunidas las pruebas suficientes como para decretar la cautela de D. A. A. en la presente causa y disponer en consecuencia el auto de procesamiento normado por el artículo 306 del ritual. En conclusión, la calificación que propongo encuadra en la figura prevista y penada en el artículo 221, inciso 2), del Código Aeronáutico, en calidad de autor. Este delito desplaza por especificidad al previsto en el artículo 190 del Código Penal (ver Günter Stratenwerth ?Derecho Penal: Parte General I: El Hecho Punible? Traducción de Gladys Nancy Romero, 1999, páginas 343 a 345). VI Prisión preventiva Llegado a esta instancia corresponde ahora evaluar nuevamente si el auto de procesamiento que habrá de dictarse con relación al encausado habrá de ser acompañado por el dictado de la prisión preventiva. Comparto el criterio que sostiene que la prisión preventiva es una medida cautelar de aplicación sumamente restrictiva, pues el principio general es que las personas sometidas a proceso penal deben permanecer en libertad durante su transcurso, en resguardo de la presunción de inocencia y del derecho de libertad. Sin embargo, estos derechos -como todos los contemplados en el ordenamiento jurídico- no son absolutos y son susceptibles de regulación y restricción en algunos supuestos. Ello así, porque a mi entender, las garantías constitucionales que establecen la presunción de inocencia y el consecuente derecho a permanecer en libertad durante el transcurso del proceso, pueden ser alterados en algunos supuestos y bajo circunstancias excepcionales. Para ello, habré de tener en cuenta que, más allá del monto de la pena del delito imputado, el caso debe ser analizado a la luz del criterio sentado actualmente por la Cámara Nacional de Casación Penal en el Plenario N° 13 ?D. Bessone?, por lo que corresponde evaluar los riesgos procesales a partir de la existencia de elementos objetivos que los fundamenten. Ello se debe a que la Constitución Nacional consagra categóricamente el derecho a la

libertad física y ambulatoria e impone el deber de considerar y tratar a todo individuo como inocente hasta que en un juicio respetuoso del debido proceso demuestre lo contrario mediante una sentencia firme. En este sentido, debe descartarse toda restricción de la libertad del imputado durante el proceso que no contemple como fundamento la existencia de riesgos procesales concretos; esto es, peligro de fuga o entorpecimiento de las investigaciones, únicos supuestos constitucionalmente válidos (arts. 14, 18 y 28 CN). En un sentido similar se había pronunciado la Cámara Nacional de Casación Penal anteriormente (sala 4°, causa n° 5.115 ?Mariani Hipólito Rafael s/recurso de casación? del 26/04/2005, reg. 65.284, con cita de causa 5.199 ?Pietro Cajamarca, Guido s/ recurso de casación?, del 20/04/2005, reg. 6.522 y sala 3°, causa 5.472 ?Macchieraldo s/ recurso de inconstitucionalidad? del 22/12/2004, reg. 841, entre otros). En virtud del esquema constitucional anteriormente detallado, las prescripciones de los artículos 316 y 317 del Código Procesal Penal de la Nación, a partir de las cuales se vincula la libertad provisional a la escala penal del delito imputado, no pueden interpretarse como una presunción iuris et de iure acerca de la existencia de peligro de fuga o entorpecimiento de la investigación por parte del imputado. Deberá evaluarse, entonces, en cada caso concreto cuáles son los riesgos procesales que podrían haber de recuperar la libertad una persona. En este sentido, la cuestión debe analizarse a la luz de lo dispuesto por el artículo 312, inciso 1°, del C.P.P.N. que establece que la prisión preventiva podrá ser ordenada cuando al delito o concurso de delitos que se le atribuye al imputado les correspondan pena privativa de la libertad y el juez estime, prima facie, que no procederá condena de ejecución condicional. La normativa de la prisión preventiva remite al régimen de excarcelación, previsto en nuestro ordenamiento procesal penal vigente y regulado en los artículos 316 y siguientes del código y en este sentido, para no me extenderé en las consideraciones efectuadas en ese legajo, habré de decir que A. se ha puesto a disposición de este Tribunal y en todo momento ha mostrado una actitud colaborativa, ha fijado domicilio y se encuentra ha derecho en las actuaciones. Además por el hecho por el cual se dictará el procesamiento a A. tiene una escala penal que para el caso concreto es menor de ocho años de prisión que establecen como límites los artículos 316 y 317 del código de rito. Embargo Asimismo, cabe tener presente que el delito no es de naturaleza patrimonial o económico. Tampoco puede dejar de observarse que el encartado presenta arraigo y que convive con su grupo familiar, lo que permite inferir un contrapeso relevante respecto de la posibilidad de fuga. En cuanto a la suma del embargo a disponer sobre los bienes del imputado, debe recordarse que la naturaleza de la medida cautelar del auto que ordena el embargo tiene como fin garantizar en medida suficiente una eventual pena pecuniaria o las costas del proceso y el aseguramiento de las responsabilidades civiles emergentes, conforme lo dispone el artículo 518 del código ritual. En función de ello, en cuanto a la suma del embargo a disponer sobre los bienes del nombrado, en virtud de lo hasta aquí manifestado, y teniendo en cuenta que el encausado fue asistido por defensor particular, y que no hay actor civil, ordenaré trabar el embargo por la suma de cien mil pesos (\$ 100.000). Decomiso Teniendo en cuenta que la aeronave que ha servido de para cometer el delito en los términos del artículo 23 del Código Penal que en su parte pertinente dice: ?...El juez podrá adoptar desde el inicio de las actuaciones judiciales las medidas cautelares suficientes para asegurar el decomiso del o de los inmuebles, fondos de comercio, depósitos, transportes, elementos informáticos, técnicos y de comunicación, y todo otro bien o derecho patrimonial sobre los que, por tratarse de instrumentos o efectos relacionados con el o los delitos que se investigan, el decomiso presumiblemente pueda recaer...?. Todo lo expuesto en el presente resolutorio, exige a mi entender, una decisión que, en compatibilidad con las normas internacionales y de derecho interno que rigen, buscando asegurar la eventual reparación del daño causado a la sociedad y al Estado mismo mediante la comisión del hecho investigado en la presente causa si es que se comprueba judicialmente la hipótesis. En razón de ello, teniendo en cuenta el medio utilizado para cometer el delito, a través de la presente se ordenará el secuestro preventivo con fines de decomiso de la aeronave Navion 145 (matrícula ...), la que se pondrá a disposición de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Por todo lo expuesto es que; RESUELVO: I. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE D. A. A., de las restantes condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo ?prima facie? autor penalmente responsable del delito previsto y penado por el artículo 221, inciso 2), del Código Aeronáutico (artículos 45 y 306 del Código Procesal Penal de la Nación). II. MANDAR TRABAR EMBARGO sobre dinero y bienes del nombrado hasta cubrir la suma de cien mil pesos (\$ 100.000) diligencia que será llevada a cabo por el Oficial de Justicia del Tribunal (artículo 518 del Código Procesal Penal de la Nación). III. DISPONER el secuestro preventivo con fines de decomiso respecto de la aeronave Navion 145 (matrícula ...), la que se pondrá a disposición de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (artículo 23 del Código Penal). Líbrese oficio. Regístrese, fórmese incidente de embargo, notifíquese y cítese a D. A. A. para el día 14 de agosto de 2017 a las 10:00 horas para hacerle saber personalmente lo resuelto. Líbrese oficio.- En ... libré cédula electrónica al fiscal. CONSTE.- En ... libré cédula electrónica al Dr. Verdí. CONSTE.- En ... libré oficio. CONSTE.- Fecha de firma: 07/08/2017 Alta en sistema: 08/08/2017 Firmado por: SANTIAGO INCHAUSTI, JUEZ FEDERAL Firmado (ante mí) por: PABLO I. DALLERA, Secretario de juzgado Co r relaciones Código Aeronáutico Nota: (*) Nota de la Editorial: Se advierte al suscriptor que por tratarse de un fallo de primera instancia, el mismo podría no encontrarse firme al momento de su publicación.

019336E