



Formula denuncia.

Sr. Juez / Sr. Fiscal:

Juan Pablo Alonso (T° 53, F° 146 CPACF), letrado apoderado de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., sociedad con domicilio real en Bouchard 547, 9no piso, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el patrocinio de los Dres. Alfredo Huber y Diego Stratiotis, constituyendo domicilio legal en la Av. Santa Fe 931 Piso 6° de esta misma ciudad (domicilio electrónico Alonso 20165471491; Huber 247521594), a V.S. / Sr. Fiscal, como corresponde me presento y digo:

1. Objeto.

Que vengo a formular denuncia penal por el delito de acción pública previsto en el artículo 190 del Código Penal (la puesta en peligro de la seguridad de una aeronave) contra las siguientes personas, en calidad de coautores:

- a) **Patricio ZOCCHI**, piloto de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., Legajo 2785, DNI 29.118.614N, con domicilio real en Bariloche 1772, Beccar, Provincia de Buenos Aires. Piloto del vuelo AU2708, Aeroparque/Rosario (AEP/ROS), del 22/06/2015, 18.30hs.
- b) **Federico Matías SOAJE**, piloto de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., Legajo 4350, DNI 26.316.667N, con domicilio real en Lugones 3120, Barrio Los Fresnos, Casa 15, Victoria, Provincia de Buenos Aires, copiloto del vuelo AU2708, AEP/ROS, del 22/06/2015, 18.30hs.
- c) **Victoria Jesús XIPOLITAKIS**, DNI 32.121.704, de quien desconocemos datos domiciliarios, pasajera del vuelo AU2708, AEP/ROS, del 22/06/2015, 18.30hs.

2. Hechos.

El pasado día 22 de junio a las 18.30hs., partió el vuelo de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., número AU2708, desde el

Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) con destino a Rosario, Provincia de Santa Fe (Aeronave marca Embraer 190, matrícula LV-CET).

Según información conocida en el día de ayer a través de trascendidos públicos (25/06/2015), la Srta. Victoria Jesús Xipolitakis habría sido invitada por los pilotos de la aeronave (los aquí denunciados Zocchi y Soaje) a ingresar a la cabina de la aeronave y a manejar y manipular los controles de vuelo durante el referido trayecto, tomándose diversas fotografías y realizándose una video filmación que darían fe de estos hechos de público conocimiento.

Según manifestaciones de la propia pasajera Xipolitakis, *"fui una pilota más...manejé el avión...me dieron para acelerar, toqué el volante..."* (SIC).

En particular, de los videos publicados en internet por su único poseedor – según se verifica de la marca de agua de dicho video - el sitio de noticias TN.COM.AR, surge que:

- La pasajera Xipolitakis se encontraba dentro de la cabina de vuelo invitada, según ella lo manifiesta, por la tripulación técnica (pilotos), quienes le habrían permitido realizar todo el vuelo en dicho lugar hasta el arribo a Rosario.
- Mientras se traslada la aeronave por la calle de rodaje el comandante utiliza su celular para filmar a la pasajera mientras mantienen una profusa conversación, todo lo cual evidenciaría una situación de distracción de la tripulación técnica (pilotos) durante las maniobras de aproximación a la cabecera de la pista, para posicionar la aeronave para su despegue.
- Durante el procedimiento de despegue el primer oficial cedió los controles de los aceleradores de los motores a la pasajera, invitándola a participar de esta operación.
- La actitud de la tripulación técnica y de la pasajera, que generan reiterados momentos de distracción, se extiende a todas las etapas del vuelo, incluido el aterrizaje de la aeronave.

(La información periodística puede cotejarse en <http://www.tn.com.ar>)

3. Procedimiento de despegue y aterrizaje. Normas de seguridad posiblemente infringidas.

Previo a desarrollar la normativa que habrían infringido las tripulaciones técnicas (pilotos) y la pasajera aquí denunciada, corresponde poner de resalto que, sin perjuicio que las normas se presumen conocidas por todos y que los tripulantes técnicos (pilotos) y de cabina son evaluados, previo a obtener su licencia habilitante, por la autoridad aeronáutica respecto del conocimiento de la normativa que a continuación se describirá, lo cierto es que por la propia esencia de la profesión todo profesional del aire conoce que el acceso a la cabina por parte de terceros extraños a la operación compromete cierta y seriamente la seguridad del vuelo, y sobre todo si esto se produce durante los momentos más críticos como lo son el despegue y el aterrizaje.

Tal es así que, por ejemplo en el procedimiento del despegue, a nivel internacional se recomienda (recomendación adoptada por la República Argentina y en particular transcripta en los manuales de operaciones de la compañía) que durante dicha maniobra se asegure la esterilidad de la cabina para evitar distracciones.

En particular, las aeronaves que opera Austral poseen físicamente un interruptor – switch - denominado cabina estéril, que se utiliza durante todo el procedimiento de despegue y que señala a la tripulación que debe mantenerse en orden y silencio durante todo el procedimiento y hasta alcanzar los 10.000 pies de altura.

Esta lógica obligación de seguridad durante el vuelo (que por lo obvio ni siquiera debiera encontrarse transcripta en un cuerpo normativo), surge explícitamente de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) emitidas por la Administración Nacional de Aviación Civil, autoridad aeronáutica, y de diversas recomendaciones internacionales.

3.1. Las RAAC infringidas.

En particular, en la parte 121 que establece los “Requerimientos de operación, operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” al referirse a la admisión

2

de personas en cabina claramente expone que “121.547 Admisión a la cabina de vuelo:

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

(1) Un inspector de la autoridad aeronáutica en misión de inspección.

(2) Un controlador de tránsito aéreo, autorizado por la Autoridad Aeronáutica, observando los procedimientos ATC.

(3) Un tripulante o despachante de aeronave cumpliendo vuelo de familiarización.

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

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

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

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

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

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

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

Así las cosas, de los registros fílmicos analizados surge claramente que la tripulación técnica (pilotos) dejó ingresar a una persona ajena que no reúne ninguno de los requisitos mencionados por la normativa.

Ni siquiera, si se intentare encuadrar esta situación dentro del inciso c) de la norma antes mencionada, podría decirse que se trataba de una persona admitida en cabina "por razones justificadas".

Por otra parte, no solo se infringió esta obligación de no permitir el ingreso a cabina de terceros, sino que tampoco se le impuso a dicha persona que debía permanecer en silencio durante toda la operación de despegue (operación que debe respetarse, como se acaba de ver, hasta alcanzar por lo menos los 10.000 pies de altura) y de aterrizaje (que incluye la tarea de aproximación). Puede observarse en el video que la pasajera, con la anuencia y cooperación de la tripulación técnica, mantiene una profusa conversación durante todas estas etapas del vuelo.

Otro dato de extrema gravedad que, de verificarse, daría lugar a la configuración del delito penado en el artículo 190 del Código Penal, es que en el procedimiento del despegue la tripulación cedió los controles de la aeronave por un instante a la pasajera.

Al respecto, establecen las RAAC que **"121.545 Operación de los controles de vuelo. Ningún piloto al mando puede permitir que una persona opere los controles del avión durante el vuelo ni persona alguna deberá hacerlo, a menos que dicha persona sea: (a) Un piloto habilitado en ese tipo de avión que dependa administrativamente del explotador. (b) Reservado. (c) Reservado."**

Hasta donde sabemos, la señorita Xipolitakis no es una piloto habilitada en este tipo de avión y tampoco depende administrativamente de Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A.



3.2. El Manual de Operaciones (MOE).

Todo tripulante técnico (piloto) posee una capacitación intensiva que se realiza cada seis meses (recurrent) en la cual se incluyen varios aspectos de seguridad.

Dichos tripulantes deben conocer a la perfección el manual interno de la compañía que regula su actividad y que se denomina Manual de Operaciones (MOE).

Dicho manual enfatiza en su inicio que la seguridad es el primer objetivo que tiene un piloto. En este sentido, en la "PARTE "A" POLÍTICA GENERAL SECCIÓN 1 - POLÍTICA BÁSICA" dice que "Todos los vuelos bajo la jurisdicción de la Gerencia de Operaciones serán efectuados de acuerdo con la política operativa de Austral Líneas Aéreas de la siguiente manera: 1.- La seguridad será siempre prioritaria..."

En materia de admisión de personas en la cabina de vuelo, expresamente establece que "SECCIÓN 3 - ADMISIÓN EN LA CABINA DE VUELO. 3.1 Política. **Los tripulantes deben estar en condiciones de cumplir con su trabajo con la menor molestia posible. Normalmente ninguna otra persona debe estar en el cockpit durante el vuelo.**

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

disponibles que cuenten con sus respectivos arneses de seguridad...”
(el énfasis son propios).

Nuevamente aquí observamos que los manuales que dictan las autoridades de la empresa y que son conocidos a la perfección por las tripulaciones técnicas establecen expresamente que debe impedirse el acceso a la cabina de terceros ajenos a la operación, salvo que existan razones justificadas, las que no imaginamos cuáles podrían haber sido en el caso que nos ocupa.

Pero también se incorpora un concepto que tampoco ha sido atendido por las tripulaciones, cual es que deben privilegiar la seguridad del vuelo, evitando distracciones en cabina con el objetivo de poder cumplir debidamente su trabajo con **la menor molestia posible**.

Pero aún si se entendiera hipotéticamente que existían causas justificadas, aunque insistimos que difíciles de encontrar por cierto, para permitir el acceso de la referida pasajera, tampoco se tuvo presente – conforme estipula el manual en el punto antes citado - que “...la presencia en la cabina de mando de personas ajenas a la misma: Pueden distraer a la tripulación técnica en el cumplimiento de sus funciones. Pueden entorpecer los movimientos de los tripulantes dificultando su trabajo, e incluso - casos de turbulencia fuerte, etc.- obligarles a realizar movimientos involuntarios que pudieran resultar peligrosos para la seguridad de la aeronave. • No debe descartarse la posibilidad que la persona que pasa a cabina pueda hacerlo con ánimo de extorsión, coacción de la tripulación, o intento de secuestro del avión; que se trate de un exaltado o que esté bajo los efectos de drogas o bebidas alcohólicas.”

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

Obsérvese que en este punto se destaca lo que se viene expresando en esta denuncia: que las disposiciones de admisión en la cabina de mando (cockpit) están basadas en la seguridad del vuelo, no en otros objetivos distintos, como parece han tenido los tripulantes al invitar a la referida pasajera.

3.3. Requisitos para ser tripulante y operación negligente.

Nuevamente referido a la entrega de controles por un instante a la señorita Xipolitakis, las RAAC en su punto 91.6 Requisitos para los tripulantes, establece que "(a) Ninguna persona podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave si no es titular de la respectiva licencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica competente argentina o por el Estado donde esté matriculada la misma."

Se insiste: la nombrada Xipolitakis no posee, hasta donde alcanzamos, licencia otorgada por la autoridad aeronáutica, por lo cual no pudo actuar como tripulación de vuelo.

Finalmente, establecen las RAAC que "91.13 Operación negligente o temeraria. Ninguna aeronave deberá conducirse negligente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o bienes propios o ajenos."

3.4. Conclusión.

La normativa enumerada, en especial la de la compañía Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. (que es la utilizada para la capacitación del personal que trabaja a bordo de la aeronave) y su flagrante violación en el hecho que se denuncia (de ser acreditado), permite tener por acaecido el elemento del tipo del artículo 190 en cuanto a que exige que la puesta en peligro de la aeronave sea "a sabiendas".

En efecto, los pilotos a cargo de la aeronave, denunciados como coautores, conocen y conocían perfectamente la normativa en cuestión y habrían permitido deliberadamente que una persona no autorizada manipulase los controles de la cabina de la aeronave.

Finalmente, la pasajera también habría demostrado un cabal conocimiento del delito que estaría cometiendo al mencionar en varios pasajes del registro fílmico que por esto “vamos presos todos”

Por otra parte, entendemos que la puesta en peligro de la seguridad de la aeronave que exige el primer párrafo del referido artículo se satisface con la infracción a los deberes que pesaban sobre los pilotos, básicamente el deber de no autorizar la manipulación de los controles por parte de una persona no capacitada y certificada para ello. Es decir, que aquéllos debieron garantizar que sus conductas fuesen unas inocuas, que no infringieran, como ciertamente infringieron, los roles y competencias que tenían asignadas. Y como hicieron lo contrario, ello significó evidentemente una elevación del riesgo permitido.

Es que mal puede sostenerse que sólo se verificaría el peligro requerido por la norma con la efectiva producción de una tragedia o desastre aéreo, pues en este supuesto sería de aplicación el segundo párrafo del mencionado artículo 190 del Código Penal.

Así lo ha entendido la jurisprudencia de este fuero al sostener que el poner en peligro implica que la conducta del autor provoque una situación de peligro concreto para el medio de transporte, con aptitud para generar la probabilidad de que ocurra un evento dañoso¹.

Y vaya si las distintas infracciones a los deberes de cuidado que pesaban sobre los pilotos no provocaron una posibilidad cierta de que ocurriese un accidente o desastre aéreo.

4. Secuestro.

Pido se disponga el inmediato secuestro de los equipos celulares pertenecientes a Victoria Jesús XIPOLITAKIS, Patricio ZOCCHI y Federico Matías SOAJE, debido a que de los hechos descriptos surge que se habrían utilizado para registrar la comisión del delito.

¹ Cámara Criminal y Correccional Federal, Sala 1° “LOUSTO, Pablo”, resuelta el 30.10.2007, citado por Horacio Romero Villanueva en su *Código Penal de la Nación*, Abeledo Perrot, 2012, página 252.

5. Informativa y documental.

Pido también que se requiera al canal de noticias "Todo Noticias" el envío del registro video fílmico completo y que se solicite informe cómo y quien se lo ha provisto a efectos de poder requerirle a éste último la información que pudiere obrar en su poder.

6. Certificaciones por internet

Solicito también que se disponga por Secretaría la inmediata certificación de los videos subidos a internet por diversos medios periodísticos y se conserve la prueba obtenida en soportes hardware debidamente resguardado, que permitan su reproducción en un eventual juicio oral. A tal efecto, ofrecemos aportar al tribunal los elementos necesarios para tal resguardo (CDs, DVDs, PENDRIVES, o el hardware que V.S. solicite).

7. Testimonial.

Solicito se cite a declarar en calidad de testigos, para que ilustren a la instrucción acerca de la normativa vigente que se fue indicando a lo largo del presente escrito, a los Gerentes de Operaciones y de Seguridad Operacional de la empresa:

- 1) Alejandro Nicolás MIODYK, DNI 24 293 963, domiciliado en la calle Cmte Rosales 2653 piso 7 dpto E, Olivos, Provincia de Buenos Aires.
- 2) Gustavo Eduardo VAIHINGER, DNI 13.305.420, con domicilio en Rodríguez Peña 159, Martínez, Provincia de Buenos Aires.

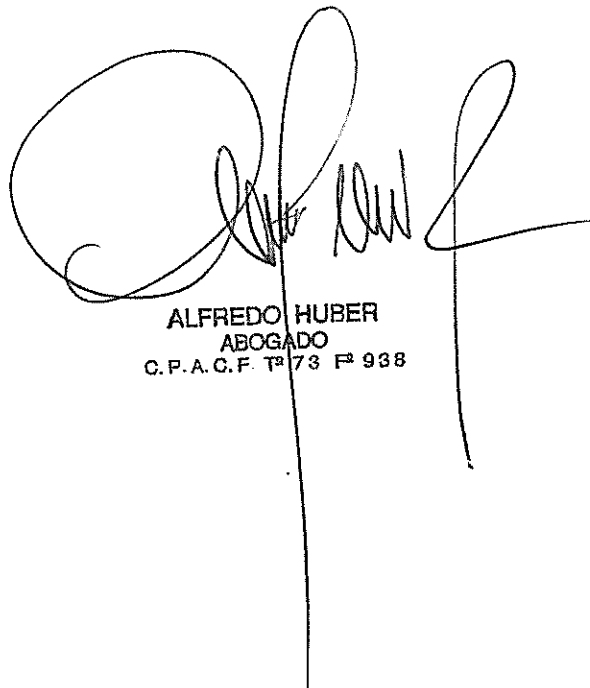
8. Petitorio.

Por lo expuesto solicito:

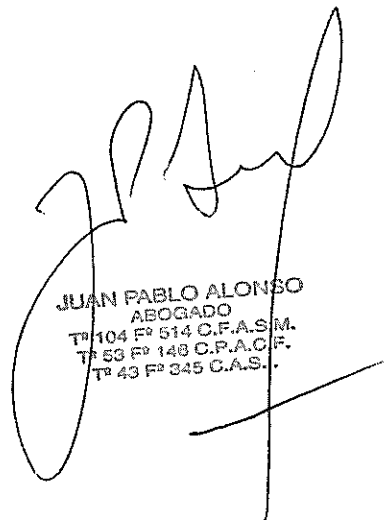
- 1) Se instruya sumario por el delito de puesta en peligro de la seguridad de una aeronave (art. 190 del código penal)
- 2) Se produzcan las medidas de prueba tendientes a esclarecer el hecho denunciado.

Proveer de conformidad.

Será Justicia.



ALFREDO HUBER
ABOGADO
C.P.A.C.F. Tº 73 Fº 938



JUAN PABLO ALONSO
ABOGADO
Tº 104 Fº 514 C.F.A.S.M.
Tº 53 Fº 148 C.P.A.C.F.
Tº 43 Fº 345 C.A.S.I.



DIEGO STRATOTIS
ABOGADO
Tº 121 Fº 182 C.P.A.C.F.

