



Corte Suprema de Justicia de la Nación

Buenos Aires, 15 de Noviembre de 2022

Autos y Vistos:

De conformidad con lo dictaminado por el señor Procurador General de la Nación interino, se declara que deberá continuar conociendo en las actuaciones el Juzgado Federal n° 2 de Rawson, al que se le remitirán. Hágase saber al Juzgado Penal de Puerto Madryn, Provincia del Chubut.

Firmado Digitalmente por ROSATTI Horacio Daniel

Firmado Digitalmente por ROSENKRANTZ Carlos Fernando

Firmado Digitalmente por MAQUEDA Juan Carlos

Firmado Digitalmente por LORENZETTI Ricardo Luis



Ministerio Público
Procuración General de la Nación

S u p r e m a C o r t e :

Entre el titular del Juzgado Federal n° 2 de Rawson y la titular del Juzgado Penal de Puerto Madryn, ambos de la provincia del Chubut, se suscitó esta contienda negativa de competencia con motivo del incendio en vuelo de una avioneta Piper, matrícula L F del que resultó su destrucción en tierra y el fallecimiento de los tres pasajeros y lesiones graves en el piloto, luego de que éste efectuara un aterrizaje de emergencia en una playa rocosa de Puerto Pirámides, el 22 de abril de 2018, en horas de la noche.

Conforme se desprende de los antecedentes remitidos, esta causa se inició ante la justicia federal, la que se declaró incompetente con fundamento en que no surgiría ningún elemento que indique la afectación de la navegación o del comercio aéreo, como tampoco la interjurisdiccionalidad del hecho, en atención a las características del vuelo realizado.

Recibidas las actuaciones en sede provincial, la fiscalía dispuso una serie de medidas a partir de las cuales se obtuvo –entre otros– un informe de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, sobre cuya base, y por tratarse el contralor del mantenimiento de las aeronaves de una materia regulada por instituciones nacionales, solicitó la incompetencia de la justicia ordinaria. La magistrada hizo lugar al pedido, luego de enmarcar el siniestro en la normativa penal del Código Aeronáutico (resolución del 28 de mayo de 2021).

Vuelto el expediente al juzgado federal, su titular rechazó la atribución con fundamento en la doctrina de la Corte que establece el carácter excepcional de ese fuero en materia de delitos aeronáuticos y, manteniendo el criterio anterior, consideró que el vuelo recreativo de este caso se desarrolló en la jurisdicción local, cuenta con bajo nivel de riesgo para la aeronavegación y estaría exceptuado de la verificación física de su interior, de las bodegas y sus

compartimentos, según lo establecido en el artículo 40 de la Disposición n° 365/2018 de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, que reglamenta el procedimiento para el control de la aviación comercial no regular y de la aviación general en el ámbito de esa fuerza policial (cf. resolución del 29 de junio de 2021).

Con la insistencia del juzgado provincial y la elevación del legajo a la Corte, en formato digital, quedó trabada la contienda (cf. resolución del 3 de agosto de 2021).

De acuerdo con lo que surge del informe de seguridad operacional elaborado por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil –disponible en el sitio <https://jst.gob.ar/files/informes/18938677-18.pdf>– el incendio se originó de manera repentina en la batería ubicada debajo de uno de los asientos traseros de pasajeros, mientras la aeronave se hallaba en pleno vuelo. Este organismo logró determinar que la batería que poseía el aparato al momento del accidente no era de uso aeronáutico ni estaba certificada para el destino dado, pues habría existido una diferencia de dimensiones y en la característica de los bornes entre la batería marca GILL, modelo G-35, de uso en la aeronavegación, y aquella, respecto de la cual si bien no se pudo conocer su marca y modelo, sí se comprobó que no era la GILL G-35 registrada como tal en el taller de mantenimiento. A su vez, los expertos señalaron que la rápida propagación del fuego fue facilitada por las características del tapizado usado en el interior de la cabina, el cual no era ignífugo, y que si bien en razón de la fecha de su certificación no le habría sido exigido este requisito, desde el año 2017 la normativa establece que los materiales utilizados en los compartimentos accesibles para este tipo de aviones deben ser resistentes al fuego (cf. punto 2.2).

En suma, la Junta concluyó en el punto 3.1 de su informe que la aeronave siniestrada no estaba equipada de acuerdo con la normativa vigente, que la batería no era de uso aeronáutico y el tapizado no era ignífugo. También, que



Ministerio Público
Procuración General de la Nación

debido a los daños, no se pudo determinar si la batería tenía instalada la caja de protección termoplástica y si ésta cumplía con sus prestaciones de cobertura. Que el incendio no pudo ser controlado y que tampoco se logró comprobar si fue accionado el matafuego para extinguirlo.

Más allá del tipo de vuelo de que se trata y el ámbito territorial en el que sucedió el accidente, considero que las observaciones técnico operativas señaladas por el organismo nacional de investigación de accidentes de aviación civil permiten sostener que las condiciones riesgosas de vuelo en las que se originó el incendio de la avioneta determinaron que se frustrara la travesía de navegación programada y que su posterior destrucción en tierra no pudiera ser evitada con el aterrizaje forzoso realizado por el piloto a los quince minutos de despegar del Aeropuerto Tehuelche de Puerto Madryn.

De tal manera, opino que corresponde a la justicia federal proseguir con el trámite de la presente causa, toda vez que no puede descartarse que el hecho objeto de contienda hubiese afectado la seguridad de la navegación aérea en los términos de la doctrina de Fallos: 285:116 y 339:1711.

Buenos Aires, 29 de marzo de 2022.