



Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Buenos Aires, 2 de septiembre de 2026.

AUTOS Y VISTOS:

Para resolver en las presentes actuaciones N° CPE 167/2025, caratuladas: “N.N. s/ infracción ley 22.415”, del registro de la Secretaría N° 4 del Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2, a mi cargo, originadas con motivo de la investigación integral desarrollada respecto del ingreso, permanencia y egreso al territorio nacional de la aeronave matrícula PRV-N18RU, procedente de los Estados Unidos de América; y

Y CONSIDERANDO:

1º) Que, las presentes actuaciones se iniciaron a raíz de la denuncia formulada por el Servicio Aduanero con fecha 17 de marzo de 2025, vinculada con el arribo al país de la aeronave matrícula PRV-N18RU el día 26 de febrero de 2025 y su posterior egreso el 5 de marzo de 2025 con destino final París, República de Francia, circunstancia temporal que evidencia, desde el origen mismo del proceso, una distancia de diecinueve días entre el presunto hecho investigado y la intervención jurisdiccional, así como de doce días respecto de la partida de la aeronave, extremo que condicionó de manera objetiva y estructural la disponibilidad de evidencia técnica inmediata, particularmente registros de escáner, trazabilidad temprana del equipaje y ciertas constancias audiovisuales de conservación limitada, esenciales para una investigación de un posible caso de contrabando.

2º) Que, no obstante tales limitaciones probatorias preexistentes, desde el momento mismo en que se tomó intervención, este Juzgado desplegó una actividad jurisdiccional particularmente intensa, amplia, útil y técnicamente orientada a reconstruir, hasta el máximo umbral materialmente posible, la totalidad de la secuencia fáctica vinculada con el ingreso, permanencia y egreso de la aeronave, mediante múltiples líneas investigativas concurrentes, entre ellas: recepción de declaraciones testimoniales; análisis integral de cámaras de seguridad del Aeroparque Jorge Newbery, del hangar privado de Royal Class y de sectores migratorios y aduaneros; requerimientos nacionales e internacionales; control filmico de doble control ya que se ordenó realizarlo a la Policía Federal Argentina, a la vez que se reforzó con la observación por parte del propio Tribunal; reconstrucción precisa de movimientos de pasajeros, tripulantes, vehículos y equipajes; compulsas sobre procedimientos aduaneros, migratorios y aeronáuticos; identificación de funcionarios intervinientes; análisis de comunicaciones telefónicas; investigación de información anónima; y cooperación internacional con la República de Francia y los Estados Unidos de Norteamérica.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

En ese sentido, en el presente considerando entiendo pertinente efectuar una reconstrucción de la investigación realizada, detallando las medidas ordenadas y sus resultados.

1.- Decreto de fecha 17/03/2025.

Ingresado el sumario, de manera urgente se ordenaron ocho medidas probatorias, que a continuación se detallan junto con sus resultados:

1.1.- Se solicitó a la Policía de Seguridad Aeroportuaria que, en el plazo de 24 horas, bajo apercibimiento de ley, se sirviera resguardar y remitir la totalidad de las grabaciones audiovisuales vinculadas al ingreso, permanencia y egreso del territorio nacional de la aeronave matrícula PRV-N18RU, que arribó al país procedente de los Estados Unidos de América el 26 de febrero de 2025 y partió del país el 5 de marzo de 2025.

Las grabaciones debían incluir la zona de inspección de pasajeros, tripulación y equipaje, el área de escaneo de carga donde se revisó la mercadería transportada por la aeronave, los accesos y desplazamientos de los pasajeros y tripulación en los sectores de control aduanero y salida del Aeroparque, así como también los desplazamientos de la citada aeronave dentro de la estación aeroportuaria y su estadía en Hangar.

Al día siguiente, personal de este Juzgado se hizo presente en las oficinas de la P.S.A. del Aeropuerto Internacional "Jorge Newbery", munidos de un disco externo marca comercial "WD Elements" de 2TB capacidad, P/N WDBU6Y0020BBK- EB; S/N: WX92A60N0RRP, en el cual la referida Policía aportó un total de 269 GB de registros filmicos identificados como DVD NRO 178COCAER/25, CADENA DE CUSTODIA NRO 150/2025, EN VIRTUD A CPE Nro. 167/2025, "NN S/INFRACCION LEY 22.415".¹

1.2.- Se solicitó a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) que, en el plazo de 24 horas, bajo apercibimiento de ley, se sirviera de remitir la declaración de pasajeros y carga de:

i) el vuelo realizado por la aeronave matrícula PRV-N18RU, que ingresó al país (aeroparque) procedente de los Estados Unidos de América el 26 de febrero de 2025; y,

ii) el vuelo realizado por la aeronave matrícula PRV-N18RU, que egresó del país (aeroparque) el 5 de marzo de 2025, con destino final París, Francia; así como toda otra información con la que se cuente al respecto.

¹ Confr. Fs. 51





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Asimismo, se solicitó que remitiera la totalidad de la información de titularidad de la aeronave con matrícula anteriormente mencionada.

Al respecto, informaron que en el Sistema Informatizado de Aviación Civil (SIAC), el cual registra los movimientos de aeronaves en aeródromos controlados con datos del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea, no encontraron datos de la aeronave investigada en las fechas referidas.

Indicaron que la matrícula en cuestión no tiene antecedentes en el país (no fue predecesora de una matrícula nacional) ni existen registros sobre ella vinculados al Convenio de Ginebra.

Finalmente, aclararon que ese Registro no resulta competente con respecto a las aeronaves de matrículas extranjeras y que no obra información adicional al respecto.²

1.3- Se requirió a la Dirección General de Aduanas que, en el plazo de 24 horas, bajo apercibimiento de ley, remitiera la totalidad de los registros informáticos, manuales o de cualquier otra forma de registración respecto del ingreso, permanencia y egreso de la aeronave matrícula PRV-N18RU, en donde hubiere intervenido personal aduanero y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Por otro lado se solicitó que informara la totalidad de los procedimientos que se llevan a cabo al momento del ingreso, permanencia y egreso de una aeronave privada, debiendo remitir las resoluciones que amparan los mismos.

En ese orden, con fecha 18/03/2025 se cargaron 13 documentos digitales al sistema LEX 100 con gran cantidad de documentación aportada por la referida Dirección.

1.4- Se citó a prestar declaración testimonial al Sr. **Marcelo Lista**, Jefe de la División de Fiscalización y Operativa Aduanera, División Aeroparque Metropolitano, de la Dirección General de Aduanas, para el día 18/03/2025. Es decir, al día siguiente de iniciada la presente causa.

En aquella audiencia se realizaron diversas preguntas al compareciente, a efectos de conocer en forma detallada el procedimiento de control que realiza la DGA para los ingresos, estadía y egresos de aeronaves privadas provenientes del exterior al ámbito del aeroparque, como así también se realizaron otras preguntas vinculadas al objeto de pesquisa.

Si bien dicha declaración pueda resultar extensa, entiendo pertinente detallar todo lo dicho por el nombrado, en tanto explicó los procedimientos efectuados por la D.G.A. vinculados al objeto de investigación.

2 Confr. Fs. 58





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Explicó: *“En el caso de los vuelos privados, se recepciona un correo electrónico por parte de la compañía que efectúa el servicio, dicho correo al momento del ingreso de la aeronave, la empresa lo dirige al sector pista y oficina de equipajes. El mismo siempre viene rubricado por coordinadores que las empresas asignan.*

A partir de la recepción del correo se toma en cuenta el horario de arribo de la aeronave y personal de la oficina pista se sitúa donde arriba la misma, dentro de la zona primaria aduanera, en lo que se denomina “sector estéril”, al cual solamente se puede acceder con credencial habilitante por parte de la PSA.

*Asimismo, al momento del arribo **el personal de la oficina pista, en virtud de las misiones y funciones que tiene a su cargo, basado en lo dispuesto en la disposición 255-AFIP, efectúa los controles de rutina.** Estos controles, están basados en el requerimiento que se le efectúa al despachante de la aeronave respecto a la declaración de llegada que se aporta en soporte papel, donde se encuentra el **manifiesto de la tripulación, manifiesto del pasajero, detalle de efectos personales, procedencia del avión, número de matrícula, y fecha de arribo.** Asimismo, para agregar que, al momento del aterrizaje de las aeronaves, se acerca personal de la PSA a solicitar información sobre la misma.*

*La Oficina Pista, conforme al resultado arribado del control, y basado en la instrucción 1 del año 2024, de la Dirección Aduana Ezeiza, está obligada a registrar por medio de la **orden E-SEFIA**, que es el sistema de seguimiento de Fiscalizaciones Aduaneras, que se registra mediante una orden de procedimiento cuyo formulario es el 9003/P. En la misma, se debe poner el N° de matrícula de los aviones sujetos a control, personal interviniente, cantidad de vuelos controlados durante el período de vigencia de la orden y resultado del mismo, todo eso convalidado por el Jefe de Oficina Pista.*

*En ese sentido, conforme al correo que había enviado Royal Class en fecha 26 de febrero de 2025 a las 05:47 de la mañana, por intermedio del señor Gustavo González, se detectó que había un **error en la descripción de la matrícula de la aeronave**, dado que la información volcada hace mención a una aeronave procedente de Miami, con un pasajero que arribaría al aeropuerto 08:15 horas, y la matrícula que se hace constar en la misma es N288RU, cuando de la constatación del vuelo surge que es N18RU.*

*Se hace constar que el control de la aeronave lo efectuó la Agente Cintia CALI, recibiendo en ese mismo acto la Declaración General de llegada aportada por el Despachante de aeronave perteneciente a la empresa Royal Class y, **posteriormente, escoltó a la pasajera hasta su paso por migraciones y la conexión con la salida al salón de equipajes.** En ese sentido, el control efectuado por CALI se encuentra registrado como “sin novedad”, conforme a la orden de procedimiento 25R81OPR2076134K, aperturada en fecha 24 de febrero de 2025, y cerrada el 13 de marzo de 2025. La orden*





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

de procedimiento está realizada en función de lo indicado por la Instrucción N° 1 del 2024.

A fin de una mayor ilustración, el servicio aduanero, al momento de la requisitoria al despachante de aeronave se le solicita la declaración jurada en donde consta pasajeros, tripulantes, y de corresponder manifiesto de carga, según lo dispuesto por el Art. 160 del Código Aduanero. Es dable mencionar que, conforme la orden de instrucción 1 del 2024 a la que se hizo mención, los controles son determinados mediante claves, alertas de la Subdirección de Control Aduanero, y/o análisis que se puede efectuar en zona primaria en materia de control aduanero.

Cabe agregar que se puede aplicar también, selectividad sobre el control de aeronaves.

Respecto a la aeronave matrícula n° N18RU, la misma tuvo los procedimientos de rutina de control aduanero, los cuales fueron registrados sin novedad en el sistema de Fiscalización. El procedimiento que se desarrolló, como es normal dentro de los vuelos privados, al momento del arribo del medio de transporte, hay un móvil de la oficina equipajes que se ubica en cercanía de la posición que se le asigna a la aeronave para su estacionamiento, a los efectos de mantener una esterilidad en la zona. Una vez detenido el medio de transporte, apagados sus motores, se acercan a realizar las tareas de rutina que se ejecutan sobre todos los vuelos privados.

*En una primera instancia se solicita la documentación, se controla descenso de tripulantes, pasajeros con su equipaje, y se hace una **inspección de carácter visual conforme lo dispuesto en la disposición 1 del 2024.***

Una vez que se concluyen estos controles, el pasajero se dirige junto con la tripulación a la combi y/o auto que lo traslada hasta el ingreso de migraciones y, a los efectos de mantener la trazabilidad y esterilidad dentro de zona primaria aduanera, se lo escolta con un vehículo oficial hasta el sector migratorio.

*Al culminar ese procedimiento, la aeronave se cierra y queda hangarada en instalaciones de Royal Class hasta su salida al exterior, que se produce en fecha 5 de marzo de 2025. **La aeronave hangarada está dentro de lo que se denomina el “régimen de permanencia”** el cual está amparado por la normativa prevista en el Código Aduanero, capítulo séptimo, artículo 188.*

En ese sentido, respecto a la permanencia de aeronaves privadas de matrícula extranjera, la aplicación que se tiene en cuenta para el régimen especial de medios de transporte según lo dispuesto entre los artículos 466 al 471 del Código Aduanero, los medios de transporte que ingresan al territorio aduanero nacional por sus propios medios, con la finalidad de transportar mercaderías o personas quedan sometidos





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

al régimen de importación temporal, sin necesidad de solicitud ni constituir garantía de especie alguna a favor del servicio aduanero, es menester destacar que ese medio de transporte no puede ser objeto de modificación y debe regresar al exterior, en las mismas condiciones que arribó.

Asimismo, los plazos de permanencia para aeronaves de matrícula extranjera están alcanzados por lo dispuesto por la ANAC, en el marco de lo previsto en el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) y alcanzado por los reglamentos y requisitos nacionales para la entrada, tránsito y salidas de aeronaves, visto lo informado por el Departamento de Información Aeronáutica en el Punto 7° “Vuelos privados” (GEN 1.2-5), y punto 10° “Permanencia en el país de aeronaves extranjeras” (GEN 1.2-7).

Más allá de lo dispuesto en los artículos ya mencionados del Código Aduanero, la aeronave extranjera esta siempre al alcance de lo normado por la autoridad de aplicación, que es la ANAC.

Asimismo, cabe agregar que los usuarios de aeronaves extranjeras que cumplen funciones tanto en actividades civiles como comerciales, dentro de la república argentina, y que ingresan o egresan del país con cierta frecuencia, o permanecen por un plazo más prolongado que lo dispuesto en la normativa, deberán requerir a la autoridad aeronáutica, una autorización especial, cuyo lapso inicial sería de 3 años, o lo que disponga la autoridad regulatoria en la materia.

En base a lo precedentemente expuesto, esto será de aplicación cuando la aeronave sea operada por pilotos de nacionalidad argentina, que deben contar con la licencia convalidada por el estado y la autoridad correspondiente.

Respecto al egreso de la aeronave con fecha 5 de marzo de 2025, el procedimiento que se desarrolló sobre la aeronave N18RU, el personal de Royal Class del área Coordinación, remitió correo electrónico al sector de equipaje aeropuerto (equipajeaeroparque@arca.gob.ar), con copia a metro_terminalsur@psa.gob.ar), requiriendo servicios de aduanas en el check point, donde el vuelo N18RU parte con destino final París LE BOURGET, donde consta en el manifiesto de tripulación, 2 pilotos, y en el manifiesto de pasajeros, 2 pasajeros, a los cuales se les cobra la correspondiente tasa aeroportuaria.

Es dable mencionar que, en el correo rubrado por el Sr. Oscar VALLEJOS, Coordinación de Royal Class, en dicha solicitud menciona a la aeronave N18RU GLOBAL 5000, operador OCP TECH LLC, cuyo destino menciona a Fourn Lauderdale USA, hecho este que, en virtud de lo constatado con la salida de declaración general firmada por migraciones y la DGA, el destino final es París.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

En virtud de los controles realizados mediante orden de procedimiento 25R81OPR2076336Y, fecha de inicio de la orden 4 de marzo de 2025, fecha de cierre de la misma 12 de marzo de 2025, el tipo de orden aperturada es sobre medio de transporte. Se efectúa el procedimiento a la salida, en función de lo indicado por la instrucción 1 del 2024, quedando registrado el mismo como “sin novedad”.

Cabe agregar que se aplicó el procedimiento de rancho para medio de transporte de bandera extranjera, a tenor del abastecimiento de combustible. Cabe destacar que consta que, en esta etapa de vuelo, el avión técnicamente llegaría a España, y según la declaración aportada, el destino final es París, por lo que se entendería que en España hizo la escala técnica para el reabastecimiento de combustible. La firma proveedor de combustible en el territorio nacional es RAIZEN ARGENTINA S.A.U., y la operación se realizó mediante el siguiente registro que es: 25073ER01000481B, donde consta en el OM1993 el nombre del medio de transporte cuya matrícula es N18RU”.

Preguntado el testigo para que explique cómo es realizado el procedimiento de control del equipaje para los casos de vuelos privados, contestó: **“Se aplica lo establecido en la Resolución General 3991E/2017, donde se establecen los lineamientos para la verificación física y sus equipajes, en virtud de los perfiles de riesgo.**

En los lineamientos que se establecen a modo general, cuando los bienes exceden la franquicia, el pasajero debe completar un formulario. Para el caso en el que no lo complete porque no tiene nada para declarar, el servicio aduanero le consultara verbalmente si tiene o no mercadería para declarar, como última instancia para el caso de que se le realice un control a su equipaje.

En caso de que no tenga bienes para declarar, y que los mismos no excedan la franquicia, será revisado en forma selectiva, salvo que por alerta de la Subdirección de Control Aduanero se deban efectuar exhaustivamente el control de la totalidad de los equipajes que el mismo trae; o bien en el caso de que la clave determinada para ese día de controles coincidiera con la matrícula del medio de transporte.

En el caso, respecto de la declaración general de llegada, rubrada por migraciones y la DGA, de fecha 26 de febrero de 2025, donde se declaran efectos personales, el guarda interviniente Fernando CARRETONI, a las 08:40 am, constató que la pasajera traía consigo 5 bultos. En este sentido quiero aclarar que la anotación realizada por el guarda se realizó de manera manual en la parte superior de la Declaración, siendo esta la manera de anotarlo comúnmente cuando se trata de efectos personales.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Asimismo, se hace constar que, al momento de la salida, la pasajera se retira junto a los tripulantes y al personal de Royal Class, que la acompañan hasta el egreso de zona primaria aduanera.”.

Preguntado también para que exponga si en los casos en los que las aeronaves privadas quedan estacionadas en los hangares de aeroparque, se le realizan controles de carga contestó: *“No. En el caso de esta aeronave, la misma se encontraba en el hangar por estar en tránsito teniendo como destino final otro país, y como lo mencioné anteriormente, para estos casos se encuentra bajo el régimen de permanencia.”*

Asimismo se lo interrogó para que explicase qué controles realiza la DGA respecto a las aeronaves privadas hangarizadas, respecto a posibles ingresos de individuos a aquellas durante su estadía, contestó: *“No hay posibilidad de que ingresen a esos sectores que son denominados “estériles” sin la autorización expresa de la P.S.A. El control de un hangar puede ser determinado por la Jefatura de la Sección Operativa, de corresponder.”.*

Además de ello, se lo inquirió al testigo **Lista** para que informe si la DGA posee registros filmicos de los movimientos realizados por la aeronave matrícula N18RU, sus pasajeros y tripulantes, a lo cual contestó: *“La aduana no posee registros filmicos. Los mismos son resorte de la P.S.A., tanto de la Oficina de equipajes como del Sector Pista; y, en el sector del hangar, son de la empresa Royal Class.”.*³

1.5- Se solicitó a la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA), que se sirviera de aportar una amplia certificación del Expediente PIA N° 158/25, indicando fecha de inicio de aquellas actuaciones, objeto procesal, personas investigadas, y cualquier otra información que resulte de interés.

Al respecto, informaron que esa investigación tiene por objeto analizar la posible existencia de responsabilidad disciplinaria y/o penal de funcionarios públicos en relación con un presunto ingreso irregular de equipaje en el Aeropuerto Jorge Newbery. También solicitaron acceso a las presentes actuaciones, que fue concedido con acuerdo del Fiscal interviniente en el caso.⁴

1.6- Se solicitó a la Dirección Nacional de Migraciones que, en el plazo de 24 horas, bajo apercibimiento de ley, remitiera la totalidad de los cruces migratorios que registren José Luis BRESCIANO (Pasaporte AAF358819); Juan Pablo PINTO (Pasaporte AAE091655); Laura Belén ARRIETA (Pasaporte AAJ206026); y, Germán Victor DU PLOOY (Documento USA 578100357); desde el 26 de febrero de 2025 al 5 de marzo de 2025. Dicha información fue aportada mediante correo electrónico a fojas 48 y Deox 17656367 de fecha 20/03/2025.

3 Confr. FS. 42/47

4 Confr. Fs. 62





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

1.7- Se requirió a la P.S.A. que aportara un croquis ilustrativo del aeropuerto internacional "Aeroparque Jorge Newbery", detallando con especial inclusión del área de arribo de vuelos privados procedentes del exterior, la zona de inspección de pasajeros, tripulación y equipaje, el área de escaneo de carga donde se revisa la mercadería transportada por la aeronave, los accesos y desplazamientos de los pasajeros y tripulación en los sectores de control aduanero y salida del Aeroparque, así como también los desplazamientos de las aeronaves dentro de la estación aeroportuaria y su estadía en Hangar, el cual obra a fojas 50 del expediente digital.

2.- Es importante destacar, que al día siguiente de ingresado el sumario, mediante auto fundado se libró **orden de presentación** en los términos del art. 232 C.P.P.N., con facultades de allanamiento para el supuesto de oposición, dirigidas a ROYAL CLASS, sita en Av. Sarmiento S/N, Hangar 8, del Aeroparque Jorge Newbery, de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ello, a efectos de requerir que:

1.- Aporte de las imágenes de las cámaras del Hangar 8 donde se alojó la aeronave matrícula PRV-N18RU desde su arribo el día 26 de febrero de 2025, hasta su salida del país el 5 de marzo de 2025;

2.- Informe quien y cómo se contrató el servicio que brindó la empresa para el hospedaje de la aeronave en el periodo indicado, aportando las facturas comerciales y todas las comunicaciones vinculadas a la contratación y logística del servicio.

3.- Acompañe las declaraciones juradas y documentación presentada ante los organismos de control (Aduana, A.N.A.C., P.S.A.);

4.- Informe y detalle los servicios prestados a la aeronave durante el período mencionado y las constancias vinculadas con la prestación de aquellos;

5.- Informe en qué condiciones permaneció la aeronave en el Hangar 8 y qué personas accedieron a su interior, como así también a sus bodegas, en el plazo indicado; y

6.- Aporte la nómina del personal que ingresó al predio de Royal Class en el período indicado y los servicios que prestó cada uno.

Se facultó para su cumplimiento al Departamento Delitos Fiscales de la Policía Federal Argentina, en conjunto con la División Sumarios de Prevención de la Dirección General de Aduanas.

Las actuaciones de la medida en cuestión se encuentran en el sumario 133/2025, obrante a fojas 99 del sistema LEX 100.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Al respecto, personal de la firma ROYAL CLASS se presentó en las oficinas de este Juzgado con fechas 20 y 21 de marzo de 2025 y aportaron, según fuera manifestado en ese momento, copia digital de las videograbaciones de las 4 cámaras del hangar N° 8 de Royal Class, sito en aeroparque, desde el 26 de febrero de 2025 hasta el 5 de marzo de 2025, lo que comprende la totalidad de la estadía de la aeronave matrícula N18RU, en el Hangar perteneciente a la empresa Royal Class. Ello, mediante un (1) disco externo XPG ADATA.⁵

Por su parte, en el referido sumario se detalla la documentación secuestrada, destacándose que del acta de procedimiento surge: “...*el Presidente de la entidad manifestó que la nave permaneció completamente cerrada durante su permanencia en el Hangar, sugiriendo se visualice lo expuesto mediante las cámaras de vigilancia aportadas...*”.⁶

3.- Decreto del 19/03/2025.

3.1- Se ordenó la reserva y compulsa por Secretaría del disco externo marca comercial "WD Elements" de 2TB capacidad, P/N WDBU6Y0020BBK - EB; S/N: WX92A60N0RRP, donde la P.S.A. aportó la información requerida, mencionada en el punto 1.1.

3.2- Se requirió a la Empresa Argentina de Navegación Aérea (E.A.N.A.) que, en el plazo de 24 horas, bajo apercibimiento de ley, se sirviera de remitir la totalidad de la documentación obrante en su base de datos respecto a: 1) el vuelo realizado por la aeronave matrícula PRV -N18RU, que ingresó al país (aeroparque) procedente de los Estados Unidos de América el 26 de febrero de 2025; y, 2) el vuelo realizado por la aeronave matrícula PRV-N18RU, que egresó del país (aeroparque) el 5 de marzo de 2025, con destino final París, Francia; así como toda otra información con la que se cuente al respecto y la información de titularidad de la aeronave con matrícula anteriormente mencionada.

La documentación fue aportada y aclararon que no era posible brindar información sobre la titularidad de aeronave en cuestión, en virtud de las competencias que a E.A.N.A. le fueran conferidas mediante Ley 27.161.⁷

3.3- Se solicitó a la firma OCP TECH LLC vinculada la aeronave matrícula N18RU que informara si José Luis BRESCIANO (Pasaporte AAF358819); Juan Pablo PINTO (Pasaporte AAE091655); Laura Belén ARRIETA (Pasaporte AAJ206026); y, Germán Víctor DU PLOOY (Documento USA 578100357) resultan ser empleados de aquella, debiendo informar, en caso afirmativo, desde que fecha, y qué función o labores

⁵ Confr. Fs. 55/56.

⁶ Confr. Fs. 99.

⁷ Confr. Fs 67





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

realizan habitualmente cada uno de ellos, junto con la remisión de datos de contacto de aquellos.

Al respecto, informaron que:

a) **José Luis BRESCIANO** (Pasaporte AAF358819) ingresó a OCP TECH en octubre de 2024, y que cumple funciones de Piloto de Aeronave y registra domicilio en Miami, Estados Unidos de América.

b) **Juan Pablo PINTO** (Pasaporte AAE091655) ingresó a OCP TECH en noviembre de 2024, cumple funciones de Piloto de Aeronave y registra domicilio en Miami, Estados Unidos de América.

c) **Laura Belén ARRIETA** (Pasaporte AAJ206026) ingresó a OCP TECH en junio de 2024, cumple la función de Corporate Operation Manager (Gerente de Operaciones Corporativas) y registra domicilio en Lanús, Provincia de Buenos Aires.

d) **Víctor Germán Du Plooy** (Documento USA 578100357) ingresó a OCP TECH en febrero de 2024, cumple la función de Corporate Business Manager (Gerente de Negocios Corporativos) y registra domicilio en Miami, Estados Unidos de América.⁸

4.- Decreto del 20/03/2025.

4.1- Se solicitó a la P.S.A. que remitiera la totalidad de las grabaciones audiovisuales vinculadas al ingreso de DU PLOOY, quien arribó a territorio nacional procedente de los Estados Unidos de América el 3 de marzo de 2025 a bordo de la aeronave comercial de American Airlines, matrícula AA-931.

Dichos registros audiovisuales se encuentran agregados al sistema LEX 100 bajo documento digital: “DVD 145CREV-2025 CAUSA CPE 167-2025 N.N S- INF LEY 22.415 03-03-2025 (Videograbaciones Ezeiza - ingreso DU PLOOY) - Decreto 21-3-2025”.

4.2 – Se requirió a la Dirección Nacional de Migraciones que remitiera las vistas fotográficas de Luis BRESCIANO (Pasaporte AAF358819); Juan Pablo PINTO (Pasaporte AAE091655); Laura Belén ARRIETA (Pasaporte AAJ206026); y, Germán Víctor DU PLOOY (Documento USA 578100357), obtenidas en el marco del registro migratorio de los nombrados el día 26 de febrero y 3 de marzo de 2025, en sus arribos a territorio nacional, respectivamente.

Las fotografías fueron aportadas mediante Deox 17706705 del 26/03/2025. Se destaca que no se aportaron fotografías de Juan Pablo PINTO en su egreso con fecha 05/03/2025.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

5.- Decreto del 21/03/2025.

Se citó a prestar declaración testimonial a los Sres. José Luis BRESCIANO (Pasaporte AAF358819) y Juan Pablo PINTO (Pasaporte AAE091655).

5.1- José Luis BRESCIANO en su declaración testimonial declaró, en lo sustancial, que: “...*La aeronave fue controlada, se acercaron todos ahí y chequearon. Yo estaba oficiando como copiloto, entonces mi misión era estar debajo de la aeronave, y por lo tanto no me encontraba presente dentro de ella al momento del control realizado...*

...Éramos 3 ocupantes, dos tripulantes y una pasajera, la Sra. Laura Belén ARRIETA. Yo tenía dos maletas personales mías, una Carry On, y otra maleta más grande. El otro comandante llevaba también dos maletas. No las conté las maletas de la pasajera, pero no era nada exorbitante. Yo calculo que eran 8 maletas en total las cargadas en el avión...

... iban a quedar dos maletas en tránsito, y que el avión quedaba totalmente cerrado como así quedó...

... Yo tenía dos maletas, un Carry On, y otra maleta más grande, de esas duras...

...Para mi todo el procedimiento fue totalmente normal.”⁹

A su vez se destaca, que se le preguntó al testigo para que diga si la totalidad de los ocupantes del vuelo realizado por la aeronave matrícula N18RU el día 26 de febrero de 2025 realizaron el control de equipaje por escáner, a lo que contestó: “*El procedimiento fue totalmente normal al que nos ajustamos siempre. Para nosotros no fue nada anormal el control que realizamos.*”.

También expresó que las dos maletas en tránsito pertenecerían a “Víctor”.

5.2- Por su parte, al testigo **Juan Pablo PINTO** se le realizaron trece preguntas vinculadas a la pesquisa, a consecuencia de las cuales aportó la siguiente información de relevancia “...*Antes de bajar equipaje, la DGA y PSA ingresan al avión y controlan la totalidad de aquel, haciendo un relevamiento total, y certificando que el equipaje que haya, se baje del avión...*

... Fue solo una pasajera, la señora Laura ARRIETA, se bajaron los equipajes de dos tripulantes y de esa pasajera, dos equipajes quedaron dentro del avión en tránsito, con destino a París. Quiero aclarar que tanto los ocupantes de vuelos privados como de vuelos comerciales, ingresan al país por los mismos controles. Salimos por los mismos escáneres de control que cualquier otro pasajero de vuelos comerciales...

⁹ A mayor ilustración, ver fs. 64/66





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

... El equipaje de la tripulación consistía en una carry on y una maleta grande, porque eran muchos días fuera de casa. Y, las Sra. ARRIETA llevaba una cartera grande, un bolso de mano y una cartera si mal no recuerdo, creo que era eso...

... El vehículo que nos traslada desde el avión a la terminal es una van Mercedes perteneciente a la empresa Royal Class, y nos acompañan un despachante y un maletero. El despachante es el que nos ayuda con los trámites de ingreso y el maletero es quien nos asiste a nosotros y a la pasajera con los equipajes. Una vez que egresamos del aeropuerto, el vehículo con el cual se retiró la Sra. ARRIETA era con chofer de la empresa, BRESCIANO se retiró en UBER; y yo reingresé al aeropuerto por la zona de ingreso de tripulaciones, donde la PSA me escanea, y ahí la misma camioneta de Royal Class me traslada hacia el avión que estaba en rampa, yo procedo a dejar el avión sellado para que puedan moverlo, yo me llevé la llave del mismo y la tuve en mi poder hasta el nuevo vuelo de la aeronave. Posterior a que el avión queda sellado, el personal de Royal Class me traslada a la salida del aeropuerto, más precisamente a la salida de Tripulaciones, y me retiro en un Cabify a mi casa. En algún momento posterior a mi salida del aeropuerto, personal de Royal Class ingresa la aeronave dentro del hangar, donde queda alojada hasta el día 5 de marzo que continuamos el vuelo con destino a París...”¹⁰

A su vez se destaca, que se interrogó al testigo para que diga si la totalidad de los ocupantes del vuelo realizado por la aeronave matrícula N18RU el día 26 de febrero de 2025 realizaron el control de equipaje por escáner, a lo que contestó: *“Fue solo una pasajera, la señora Laura ARRIETA, se bajaron los equipajes de dos tripulantes y de esa pasajera, dos equipajes quedaron dentro del avión en tránsito, con destino a París. Quiero aclarar que tanto los ocupantes de vuelos privados como de vuelos comerciales, ingresan al país por los mismos controles. Salimos por los mismos escáneres de control que cualquier otro pasajero de vuelos comerciales.”.*

6.- Decreto de fecha 26/03/2025.

6.1- Se solicitó al Departamento Delitos Fiscales de la P.F.A. que con la mayor urgencia posible, se sirviera de realizar un análisis circunstanciado de las videgrabaciones de las 4 cámaras del hangar N° 8 de Royal Class, con el objeto de establecer si surgen imágenes relacionadas con posibles ingresos y egresos de personas, equipaje o mercaderías a la referida aeronave o cualquier otra circunstancia de relevancia durante el periodo investigado.

Sobre ello, mediante el Sumario número 171/2025 el citado Departamento aportó el informe solicitado, en el cual concluyeron: *“si bien el material audiovisual analizado permite una reconstrucción parcial de los movimientos en torno a la aeronave investigada, no ha sido posible acreditar de manera fehaciente el ingreso o egreso de*

¹⁰ A mayor ilustración, ver fs. 64/67





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

*personas, equipajes o mercadería desde y hacia la misma. Asimismo, cabe señalar que no se registró el ingreso de la aeronave al hangar, en tanto los registros filmicos disponibles se inician con posterioridad a dicho suceso”.*¹¹

6.2- Se requirió a la D.G.A. y a la P.S.A. que se sirvieran de informar: **a)** en qué consiste el "control de fondeo" que se le realiza a las aeronaves privadas al momento de su arribo a territorio nacional provenientes del exterior; así como también previo a la partida con destino internacional; **b)** si se realizó el "control de fondeo" respecto de la aeronave matrícula N18RU, tanto al momento de su arribo a territorio nacional proveniente de Estados Unidos, el 26 de febrero de 2025, como al momento de su partida, con destino final París, Francia, el 5 de marzo de 2025; **c)** informar el personal interviniente en los respectivos controles de fondeo, debiendo indicar la totalidad de los datos de contacto de aquellos; y, **d)** se remita la totalidad de las constancias que den cuenta de los controles de fondeo realizados, junto a los resultados de aquellos.

Al respecto, la D.G.A. indicó: “a)...*el fondeo de las aeronaves como tal, no es competencia de la oficina Control de Pista, sino de la División Brigada de Fondeo dependiente del Departamento Inspecciones Aduaneras, de la Dirección Investigaciones y Procedimientos de la Subdirección General de Control Aduanero...*

...el control que realiza el personal dependiente de la oficina Control de Pista se circunscribe a lo dispuesto en la Disposición N° 255/2022 anexo B16, con respecto a las acciones y tareas asignadas a esta dependencia, que para mejor proveer se transcriben a continuación.

ACCIÓN

Efectuar el control selectivo sobre los medios de transporte y mercaderías.

TAREAS

- 1. Realizar controles selectivos de aeronaves que arriben provenientes del exterior.
- 2. Controlar en forma selectiva la descarga de las bodegas de las aeronaves y el acompañamiento de las mercaderías que transportare hasta su ingreso a depósito.
- 3. Realizar controles selectivos en los puestos de control a su cargo, de vehículos que ingresen o egresen a y desde plataforma.
- 4. Controlar los transbordos entre aeronaves.
- 5. Intervenir en la entrega de mercaderías por directo a plaza.

¹¹ A mayor ilustración, ver a fs. 97.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

- 6. *Intervenir en operaciones de ingreso de divisas y valores.*
- 7. *Mantener actualizado el plan de vuelo recibiendo información de la autoridad respectiva.*
- 8. *Intervenir en la destinación de sacas del correo que ingresan al país.*
- 9. *Efectuar la presentación de declaraciones y destinaciones sumarias que al área le correspondan.*

b) *El control efectuado sobre la aeronave matrícula N18RU se circunscribió a lo dispuesto en la Instrucción 1/2024 (DI ADEZ) y la Disposición N° 255/2022 AFIP, tanto al arribo como a la partida.*

c) *El personal que llevó a cabo el control a la entrada del medio transportador fue la agente **Cintia CALI** (ccali@arca.gob.ar) y a la **partida** con destino a Francia el agente **Omar BELTRAMINO** (aobeltramino@arca.gob.ar). Teléfono 11-4480-6530.*

d) *Respecto de las constancias que dan cuenta de la realización del control se adjuntan las **Órdenes de Procedimiento** registradas en el sistema **E-SEFIA** 25R81OPR2076134K y 25P81OPR2076336Y, siendo el resultado sin novedad”.*¹²

Por otro lado, la P.S.A. informó: “A), se hace saber que, el “control de fondeo” de aeronaves privadas al momento de su arribo a territorio nacional, implica una inspección minuciosa y detallada de todos los compartimentos, bodegas y estructuras de la aeronave, siendo esta tarea una potestad perteneciente a la Aduana en relación a este tipo de operaciones aéreas. En este sentido, el personal de esta fuerza de seguridad no realiza dicho procedimiento, sino que se limita al control de la documentación respaldatoria del vuelo y en consecuencia a la inspección de carácter visual dentro del marco de sus competencias en materia de seguridad aeroportuaria.

En relación al procedimiento de control de arribos, una vez que la aeronave aterriza, el personal del puesto Patrulla Plataforma IV se presenta en el lugar, verifica la cantidad de tripulantes y pasajeros a bordo e informa de manera inmediata y vía telefónica a la oficial de Vuelos Privados. **Luego de que la tripulación y los pasajeros descienden de la aeronave, se realiza un control visual del interior de la misma, incluyendo bodegas y compartimientos. Es dable de destacar que el fondeo de la aeronave no está a cargo del personal policial, sino de la Dirección General de Aduanas.**

Por su parte, el personal de Vuelos Privados toma conocimiento del arribo y aguarda la presentación de la tripulación o del despachante en el puesto correspondiente, donde se procede a la entrega del Formulario de Declaración General

¹² Confr. fs. 71/74





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

(FDG) para su posterior carga en el sistema. Es importante destacar que el puesto “Vuelos Privados” se encuentra en un sector alejado de la plataforma de arribo, por lo que el desarrollo del procedimiento depende de la información suministrada por la Patrulla Plataforma IV.

En cuanto a los pasajeros, estos son trasladados por la empresa aérea hacia el sector de arribos internacionales, donde deben completar los controles establecidos por la Dirección Nacional de Migraciones (DNM) y la Dirección General de Aduanas (DGA), dependiente de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA).

Por otro lado, en lo que respecta a las partidas internacionales, la empresa aérea informa con una antelación de dos horas sobre la salida de la aeronave, notificando al personal de Vuelos Privados. Posteriormente, los pasajeros se presentan con su equipaje personal en el puesto de control, donde se lleva a cabo el escaneo de los equipajes y el control de documentación. Este procedimiento se realiza en forma conjunta con el personal de Aduana.

Una vez finalizados los controles de Migraciones y Aduana, el FDG es entregado al personal policial con los sellos correspondientes. A partir de ese momento, el personal de Vuelos Privados informa a la Patrulla Plataforma IV la cantidad de tripulantes y pasajeros que embarcarán en la aeronave.

*Acto seguido, el personal de Patrulla Plataforma IV realiza un control visual de la aeronave al momento de su apertura y, tras verificar su estado, autoriza el embarque de los pasajeros y la tripulación. Todo ello conforme a lo que establece el Artículo 13 de la Disposición PSA 365/18 “En todos los casos, sean partidas de vuelos nacionales o internacionales, y previo al embarque de la tripulación, los pasajeros, el equipaje de mano y de bodega, la carga y el correo previamente inspeccionados, la autoridad de seguridad aeroportuaria de la jurisdicción, o quien sea designado por ésta para realizar tal función, podrá hacerse presente en la posición de estacionamiento de la aeronave, a fin de **efectuar la inspección del interior de la misma**, incluyendo sus bodegas y compartimientos de alojamiento de suministros, empleando a tal fin los medios técnicos de inspección que considere necesarios, de acuerdo a las estrategias operacionales y el análisis de riesgo del vuelo en cuestión que se establezcan en tal sentido, **con el fin de verificar de manera fehaciente que la misma no contenga personas, equipajes y/o efectos que no consten en el FDG o el FDG- OACI y que, en virtud de ello, no hayan sido previamente inspeccionados**”.*

Luego del despegue, la Patrulla Plataforma IV confirma la partida de la aeronave a Vuelos Privados, y se procede a la carga de la información correspondiente en el sistema de FDG.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

*En relación al punto B), se informa que, **en ambos movimientos, el personal de la PSA llevó a cabo las inspecciones y verificaciones correspondientes conforme a los procedimientos establecidos en la Disposición PSA N° 365/18, incluyendo el control visual de la aeronave, bodegas y compartimientos.***

*En atención al punto C), se pone en conocimiento que, **el control realizado al momento del arribo estuvo a cargo de la Oficial Principal Rocío Barbuto (LUP.506.316), perteneciente al puesto de Vuelos Privados, y del Oficial Principal José Flores Herbas (LUP.506.572), de la Patrulla Plataforma IV.***

*En cuanto a la partida, la misma fue controlada por la **Oficial Ayudante Micaela Paiz (LUP.508.902), de Vuelos Privados, y la Oficial Ayudante Milagros Sangiuliano (LUP.508.924), de la Patrulla Plataforma IV...***

...Finalmente, respecto a las constancias que den cuenta de los controles realizados se adjuntan las Declaraciones Juradas (FDG) de ambos movimientos y copia de los registros realizados en el Libro de Novedades del puesto “Vuelos Privados”.¹³

6.3- Se solicitó a la P.S.A. que aportara la totalidad de las videograbaciones de la aeronave matrícula N18RU, al momento de encontrarse en pista, tanto en arribo a territorio nacional proveniente de Estados Unidos, el 26 de febrero de 2025, como al momento de su partida, con destino final París, el 5 de marzo de 2025. Ello, por un déficit en las grabaciones aportadas oportunamente (Punto 1.1.).

En ese sentido, mediante correo electrónico indicaron que no contaban con una cámara que enfocara a dicho sector exclusivamente o de forma más nítida. Sin embargo, explicaron que la cámara “505 –TORRE PANO” es la utilizada por ese Centro Operativo de Control y de uso exclusivo de la P.S.A., pero sus registros son de rango más amplio.¹⁴

7.- Decreto de fecha 27/03/2025

7.1 - En orden a lo indicado en el punto 6.2, se citó a prestar declaración testimonial a todo el personal interviniente de la P.S.A. en el arribo y partida de la aeronave en cuestión. A continuación, se detallan los aspectos de mayor relevancia aportados por los testigos:

7.1.1 - Oficial Principal **Rocío Barbuto** (LUP.506.316), perteneciente al puesto de **Vuelos Privados**: “Una vez que arriba una aeronave internacional, a mí me da aviso la Patrulla IV, que es un puesto de control. La Patrulla me informa el arribo y yo le solicito al personal que cumple funciones ahí que me pase el detalle de la aeronave, como

13 Confr. documento digital “DOCUMENTACION ADJUNTA - CORREO ELECTRONICO PSA - 27-3-2025 - (Decreto 28/3/2025)”.

14 Confr. fs 80





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

ser: matrícula, procedencia, cuantos tripulantes y pasajeros hay abordo. Ese mismo personal de la Patrulla IV es quien realiza el control visual de la aeronave....Yo no realicé el control [la inspección visual del interior de la aeronave matrícula N18RU al momento de su arribo a territorio nacional el día 26 de febrero de 2025]. El control fue realizado por el Oficial que esta designado en Patrulla IV, es el Oficial Principal Flores...”.¹⁵

7.1.2 - Oficial Principal José Flores Herbas (LUP.506.572), de la Patrulla Plataforma IV: “*Si, la realicé yo [la inspección visual del interior de la aeronave matrícula N18RU al momento de su arribo a territorio nacional el día 26 de febrero de 2025]. El resultado fue negativo. Nosotros el control visual lo hacemos muy por arriba porque no tenemos equipos de rayos x. Por eso, creo que un control visual no es lo mismo que al 100%...*

... de la inspección visual no hubo nada que me llamara la atención. Lo que si me resultó fuera de lo usual fue que en este caso no llevaron a la pasajera rápido a la zona de arribos internacionales, ni bajaron el equipaje con la celeridad habitual, sino que se demoró bastante, por lo menos 15, 20 minutos. Yo me encontraba adentro del móvil esperando que se retiraran, pero ellos continuaban ahí charlando, tanto el personal de aduana como la tripulación, y señalaban los equipajes de la bodega.

En ese momento, hablaban entre ellos y yo ya me había comunicado con “vuelos privados”, ví que descendió la pasajera con un celular, no sé si era de ella o de otra persona, y se lo dio a la señorita de Aduana, yo no sé cómo se llamaba la aduanera, no tengo esa información, hablaron unos segundos, ví que la chica de aduana hizo un gesto de “okey” y se la llevaron para la zona de arribos internacionales. En ese momento, yo me alejé de la posición en la que se encontraba la aeronave y volví al frente de las posiciones a visualizar la plataforma.”¹⁶

Es necesario destacar entonces, que la labor desarrollada por el Juzgado, permitió por un lado dar con la identificación del agente Flores Herbas como funcionario interventor, y mediante la declaración testimonial que se le ha tomado, establecer la existencia de una posible comunicación que habría realizado desde su dispositivo telefónico la pasajera Laura Belén Arrieta compartiendo el llamado con la agente aduanera Cali.

7.1.3 - Oficial Ayudante Micaela Paiz (LUP.508.902), de Vuelos Privados: Explicó que respecto a la partida con destino internacional de la aeronave matrícula N18RU, el día 5 de marzo de 2025, su única intervención fue cargar los datos aportados por la patrulla IV en el libro de movimientos, planilla y en el sistema FDG y documento FDG.

¹⁵ A mayor ilustración, ver a fs. 83/85.

¹⁶ A mayor ilustración, ver fs. 83/85.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Todo lo relativo al control de rayos X y pórtico detector de metales, fue realizado por la guardia saliente de ese día. Indicó que quienes intervinieron en el vuelo serían:

*“respecto del personal del puesto “Vuelos privados”, intervinieron la Oficial Principal Macarena ARRIAGA y Oficial Ayudante Ayelen VICENTE, no pudiendo precisar cuál de ellas fue quien realizó el control, o si lo realizaron de manera conjunta. Por otro lado, en el puesto “patrulla IV”, prestaba funciones el Oficial Ayudante Matías DENTI.”*¹⁷

7.1.4 - Oficial Ayudante Milagros Sangiuliano (LUP.508.924), de la Patrulla Plataforma IV: En consonancia con lo expuesto por PAÍZ, manifestó: *“El que hizo el fondeo fue mi compañero el Oficial Ayudante DENTI Matías. En el puesto “vuelos privados” creo que se encontraba la Oficial Principal Macarena ARRIAGA, quien se encontraba como responsable de ese grupo”*.¹⁸

Entiendo pertinente agregar que los cuatro testigos explicaron los procedimientos que realizan y las normativas aplicables, a cuyos detalles me remito en honor a la brevedad.

7.2- Conforme fuera referido en el punto **6.3**, por la falta de imágenes nítidas que permitieran acreditar los movimientos realizados por la aeronave investigada, se ordenó a la P.S.A. que remitiera un informe detallado de la totalidad de las cámaras de índole privada que se encuentren apostadas en el sector hangares de aquella aerostación, y direccionadas al sector pista de interés en las presentes actuaciones; y, en caso positivo, solicitar a los propietarios de aquellas que aporten la totalidad de las videograbaciones obtenidas desde las 08:10:00 hs., hasta las 11:40:00 hs. del día 26 de febrero del 2025.

Como resultado de la diligencia encomendada, la fuerza de prevención aportó diversas actuaciones, de las cuales se desprende que por falta de cámaras o por el tiempo transcurrido, las empresas privadas que operan en el aeropuerto no contaban con dichos registros.¹⁹

8- Decreto del 01/04/2025.

Se aceptó la competencia atribuida a este Tribunal y se acumuló la causa **FLP N° 5467/2025** a la presente, por compartir los argumentos del titular del Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 1 de Lomas de Zamora, Dr. Federico Hernán VILLENA.²⁰

9.- Decreto de fecha 08/04/2025.

¹⁷ A mayor ilustración, ver fs. 86/88.

¹⁸ A mayor ilustración, ver fs. 86/88.

¹⁹ Confr. Fs. 100; 107/108.

²⁰ Ver resolución de incompetencia a fs. 93 y el decreto de aceptación de competencia a fojas 82.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

9.1 – Se ordenó la certificación de la presente causa al Juzgado Criminal y Correccional Federal N° 12, dirigido mediante Deo a la causa CFP 1089/2025 de ese Juzgado.

9.2 – En función de lo indicado en el punto 7.1.3 y 7.1.4, se citó a prestar declaración testimonial a dos oficiales de la P.S.A., en orden a sus intervenciones en los controles realizados a los tripulantes, pasajeros, y la propia aeronave matrícula N18RU, al momento de su partida el día 5 de marzo de 2025.

9.2.1 - Oficial Principal Macarena ARRIAGA, de Vuelos Privados, P.S.A.: Explicó que ella interviene en el puesto Anexo Vuelos Privados donde se realiza el control de pasajeros y tripulación. Allí, se dedica al control de pasajeros y tripulantes, mediante una máquina de rayos X para el caso de los equipajes, y con una paleta detectora de metales sobre las personas.

Respecto a qué tipo de control realizó respecto de los ocupantes (tripulantes y pasajeros) de la aeronave matrícula N18RU al momento de su partida con destino internacional, el día 5 de marzo de 2025, manifestó: *“Lo mismo que referí anteriormente, realizamos el control en conjunto con Aduana, mediante la paleta detectora de metales, y la máquina de rayos X. Si algún aspecto nos genera dudas, se realiza la apertura del equipaje. No recuerdo si en este caso en particular nos llamó la atención algún aspecto y se realizó la apertura. En caso de que me hubiera generado duda el control de equipaje, hubiera realizado la apertura correspondiente. Tuvimos tantos vuelos desde la fecha de esa partida que me es imposible recordar.”*²¹

9.2.2. - Oficial Ayudante Matías DENTI, de la Patrulla Plataforma IV:

En el marco de la declaración testimonial, se le preguntó al testigo sobre qué tipo de controles se le realizan a una aeronave privada con destino internacional al partir de territorio nacional, a lo que contestó: *“Se verifica la cantidad de tripulantes y pasajeros que van a realizar el vuelo, y el control en sí de la aeronave lo realizamos en conjunto con personal de aduana, tanto arribo como partida, que sería la inspección visual de todo lo que podamos acceder sin desarmar nada, lo que sería la bodega, la cabina de pasajeros y la cabina de los pilotos.”*.

En cuanto a la partida del avión investigada, manifestó: *“Al momento de realizar el control ya se encontraba la tripulación, no recuerdo si eran dos o tres equipajes. Aún no habían llegado los pasajeros. Fuera de los equipajes de la tripulación, no advertí que hayan otros.”*.

Finalmente, preguntado el testigo para que dijera a quien se le trasmite el resultado de la inspección visual de la aeronave, debiendo indicar por qué medio se realiza

²¹ A mayor ilustración, ver fs. 110 / 111.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

(verbal o manuscrita) y cuáles son las constancias que dan cuenta del control, contestó: *“El resultado del control lo anotamos una vez que parte el avión, en un libro que se llama “libro de novedades del puesto”, y se anota cantidad de pasajeros y tripulantes, el destino, matrícula de la aeronave, tipo de control (que generalmente ponemos “control visual”, y al final, en el caso de que no tenga novedad, ponemos “sin novedad”*.²²

10.- Decreto de fecha 10/04/2025.

Se solicitó a la A.R.C.A. – D.G.A. que se sirviera de **requerir**, en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con **Estados Unidos y la República Francesa**, la totalidad de la información de partida y arribo de la aeronave N18RU, debiéndose indicar la ruta del vuelo, pasajeros y tripulantes, equipaje y mercadería declarada.

En ese sentido, se solicitó que se hiciera saber a las autoridades aduaneras requeridas que, la aeronave en cuestión arribó a territorio nacional proveniente de Estados Unidos, el 26 de febrero de 2025; y partió con destino final París, Francia, el 5 de marzo de 2025; así como también que la presente causa tiene como objeto determinar si, al momento del arribo y/o estadía de la mencionada aeronave, se desarrollaron maniobras en posible infracción al régimen aduanero contemplado en la Ley 22.415.

Por último, se solicitó que remitieran la totalidad de la información aportada por la Empresa Argentina de Navegación Aérea; así como también copia digital del Sumario N° EX 2025-00938396-AFIP-SDGOAM, que diera inicio a las presentes actuaciones.

11.- Decreto del 07/05/2025.

Se solicitó a la A.R.C.A. – D.G.A. que informara el estado de trámite de los requerimientos ordenados en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América y la República Francesa.

12.- Decreto del 30/05/2025.

Se reiteró la solicitud a la A.R.C.A. – D.G.A. para que informara el estado de trámite de los requerimientos ordenados en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América y la República Francesa.

13. Decreto de fecha 05/06/2025

Se agregó y se tuvo presente lo informado por la A.R.C.A. – D.G.A., en cuanto a que: *“... las Solicitudes de Información de Referencias EP/AR/ARCA/INIA/057/25 y EP/AR/ARCA/INIA/058/25 enviadas a las Aduanas de Francia y Estados Unidos respectivamente, se encuentran en estado “PENDIENTE” toda vez que a la fecha no se ha recibido respuesta por parte de las correspondientes aduanas exteriores.”*.

²² A mayor ilustración, ver a Fs. 110/111.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

14. Decreto del 06/06/2025

En virtud de la nota CBI N° 11/25 remitida por la Comisión Bicameral de Fiscalización de los Organismos y Actividades de Inteligencia del Congreso de la Nación Argentina, se hizo saber a la mencionada Comisión que, en la presente causa iniciada con fecha 17 de marzo del corriente año, la cual se encontraba en plena etapa investigativa y con medidas en curso, no se encuentran constancias que acrediten la posible intervención de organismos de inteligencia o autoridades de aquellos, en las conductas que resultan objeto de investigación.

Asimismo, se hizo saber que este Tribunal se encuentra a disposición de cualquier requerimiento que pudiera formular aquella Comisión Bicameral.

15. Decretos de fechas 9 y 25 de junio de 2025.

Se agregó la respuesta remitida por la República Francesa, mediante la traducción efectuada por personal de A.R.C.A., consistente en:

“Estimados colegas, buenos días:

A continuación se detallan los trayectos del avión para el vuelo desde Estados Unidos con destino a Francia (Fuente: sitios de seguimiento + nuestros archivos de planes de vuelo):

- 25 de febrero del 2025 : Miami --> Buenos Aires*
- 05 de marzo del 2025 : Buenos Aires --> Tenerife*
- 06 de marzo del 2025 : Tenerife --> Le Bourget*
- 12 de marzo del 2025 : Bourget --> USA (Fort Lauderdale)*

En los archivos tenemos un plan de vuelo para el día 6 de marzo del 2025 que sale de Tenerife y con destino a Le Bourget (vuelo operado por la línea aérea privada JETEX), luego un plan de vuelo para el día 12 de marzo del 2025 que sale de Le Bourget y con destino a Estados Unidos.

Las personas y aeronaves mencionadas a continuación no constan en nuestros archivos.

Además, le adjuntamos la notificación de vuelo efectuada por la brigada de Le Bourget para el vuelo del 12 de marzo en el que figuran todas las personas citadas a continuación así como una nueva persona: Andries Louis Du Plooy.

Espero que esta información le resulte útil. Quedo a su disposición para cualquier consulta.

Que tenga un buen día,





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Atentamente,

SB

Dirección Nacional de Inteligencia e Investigaciones Aduaneras - DNRED

Servicio de Asistencia Administrativa Mutua Internacional - AAMI

Oficina de Cooperación y Relaciones Exteriores - BCRE”.

16.- Decreto de fecha 19/06/2025

En este punto, corresponde hacer una breve referencia al dictamen presentado por el Ministerio Público Fiscal, en el cual se efectuó un análisis de la prueba agregada hasta ese momento en el expediente, se aportó documentación, se efectuó un análisis de las cámaras de relevancia, se advirtieron irregularidades y se sugirió la producción de medidas de prueba.

Si bien los detalles de dicho dictamen serán tratados en el considerando 4°, corresponde señalar que el suscripto, en concordancia con los motivos referidos en esa presentación, ordenó la producción de todas y cada una de las medidas probatorias solicitadas por los fiscales, por considerarlas plenamente pertinentes y útiles en los términos del artículo 199 del Código Procesal Penal de la Nación.

16.1- Se requirió a la P.S.A. que efectuara amplias tareas investigativas orientadas a identificar y determinar la titularidad, destino, función y personal a bordo de los diversos vehículos que intervinieron el 26 de febrero de 2025 en la rampa del Aeroparque 'Jorge Newbery' durante el arribo del avión matrícula N18RU procedente de los Estados Unidos; individualizándose entre ellos a:

Dos camionetas tipo traffic negras (presuntamente de Royal Class), una traffic blanca (posiblemente de la PSA), una camioneta blanca y celeste (de la Dirección General de Aduanas), dos o tres utilitarios blancos y un automóvil negro vinculado al traslado del piloto.

Asimismo, se dispuso establecer el motivo de la intervención de cada rodado, las autorizaciones requeridas para dichos movimientos en pista y, específicamente, la razón por la cual una de las traffics negras se estacionó en el hangar de Royal Class; facultándose a tal efecto al personal policial a compulsar las filmaciones oportunamente resguardadas y las vistas fotográficas acompañadas.

Al respecto, la fuerza de prevención elevó informes obrantes a fojas 237, 278 y 281.

Sin embargo, el informe no brindó una respuesta suficiente al requerimiento efectuado, toda vez que la fuerza de prevención indicó:





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

“es dable destacar que los registros filmicos y fotogramas suministrados por el Centro Regional de Video Vigilancia CREV, Jefatura operacional de aeropuerto internacional “Jorge Newbery” nos informan que en los fotogramas donde se visualiza la aeronave matrícula N18RU, junto al vehículo Mercedes Benz, modelo Vito, dominio AA476WW, dicha cámara pertenece a Aeropuertos Argentina 2000, la cual es monitoreada y controlada por el CCO de esa dependencia, de esta misma forma nos brindan los videos los cuales en primera medida se observa que al encontrarse dicha cámara dispuesta en una ubicación tan alejada a la posición del aeronave de interés, la imagen se muestra pixelada, como así también se destaca que las grabaciones no son directamente direccionadas hacia una sola posición, la posición del aeronave, sino que fueron proporcionados fragmentos direccionados a otros sectores dispuestos por esta cámara rotando la misma de forma remota y automática, de esta manera no puntualmente en dirección al Aeronave de matrícula N18RU, de esta manera dificulta el análisis y observación de lo ocurrido para la tarea aquí encomendada, a este equipo de investigaciones”.

16.2 – Se solicitó a la División Sumarios de Prevención de la D.G.A. que remitiera respecto a **Cintia Cali**, **Fernando Carretoni** (agentes aduaneros intervinientes en el ingreso del vuelo), **Omar Beltramino** (agente aduanero interviniente en el egreso del vuelo), y cualquier otro agente aduanero que haya estado presente durante el arribo, traslado y al momento del control de ARCA de los pasajeros y tripulantes del vuelo N18RU al Aeroparque "Jorge Newbery", el día 26 de febrero de 2025, la siguiente información:

- Identificación completa y datos de contacto: Nombres, apellidos, DNI y legajos de los agentes junto con vistas fotográficas.
- Roles y funciones asignadas: Detalle de las tareas específicas que cada agente tenía asignadas para el control del vuelo, tanto en el ingreso como en el egreso el 5 de marzo de 2025 por la misma aeroestación.
- Registros de turnos: Confirmación de su asistencia y horario de trabajo en las áreas y momentos clave de los procedimientos (ingreso del vuelo, hall de control de ARCA, egreso del vuelo).

Al respecto, aportaron un informe parcial sobre el cual me referiré en el punto **18**.

16.3 – Se citó a prestar declaración testimonial en carácter ampliatorio, a los Sres. José Luis BRESCIANO y Juan Pablo PINTO.

16.3.1 - Al respecto, en cuanto a **PINTO**, se le exhibieron las imágenes insertas en el dictamen fiscal del 12/06/2025, a efectos de que identifique y brinde





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

aclaraciones sobre las personas y vehículos que allí se visualizan, a cuyos detalles me remito por razones de brevedad.²³

Preguntado el testigo para que indique cuántos bultos quedaron dentro del avión durante su permanencia en el hangar respectivo en el Aeroparque, debiendo indicar a quien le pertenecían, su contenido, y porque motivo quedaron dentro de la aeronave. Asimismo, para que explique las discrepancias entre los diez bultos que ingresaron entre la tripulación y la pasajera y los bultos declarados en el formulario de ingreso (FDG), contestó: *“Esa parte de los bultos del formulario de ingreso no se llena en ningún FDG, de hecho si hubiera que llenarlo, no estaría sellado. Por otro lado, dentro de la aeronave quedaron dos valijas; uno correspondía a Laura Belén y el otro a Víctor DU PLOOY. Quedaron en el avión porque era equipaje en tránsito, cuyo destino final era París. Lo que había adentro era ropa porque ellos estaban invitados a un evento de ropa de Louis Vuitton.”*

Se preguntó al testigo por el motivo y en qué medios re-ingreso a la pista a fin de dejar cerrada la aeronave durante su permanencia dentro de Aeroparque, teniendo en consideración que dicho accionar podría haber sido realizado al momento de descender de la aeronave, previo a realizar los controles aduaneros y migratorios, contestó: *“Normalmente la aeronave se cierra, pero no termino de realizar la preservación de la aeronave que iba a quedar unos días. Habitualmente se realiza de esa manera, una vez que se aterriza se desciende con los pasajeros, se realizan los controles de ingreso y luego se vuelve al avión por el check point, una camioneta de royal class me traslada desde la terminal hacia el avión, finalizo las tareas de arribo (desenergizó el avión, pongo los cobertores de Pitot, los parasoles, desconecto las baterías, cierro la aeronave, tanto puerta como bodega) y la llave queda en mi poder. Personal de Royal Class me vuelve a trasladar hacia el check point por el que ingrese, pasando por los escáner de PSA y ahí me retiro del aeropuerto y me voy a mi casa.”.*

También se interrogó al compareciente para que explique los motivos por los cuales los ocupantes del vuelo referido, de fecha 26 de febrero de 2025, previo a pasar por el escáner de Aduana, se encontraba aguardando una comitiva de cuatro personas, incluyendo la aduanera que los acompañó desde el pie de la aeronave hasta ese punto, debiendo indicar si aquella forma de proceder resulta habitual en el marco de los vuelos privados que suele realizar, exhibiéndole las imágenes N° 13 a 19 del dictamen de fecha 12 de junio del corriente, a lo que contestó: *“El procedimiento normal es que una vez pasado migraciones vamos acompañados por el personal de Royal Class, pasando por el Duty Free, antes de llegar a la zona de cinta equipaje, una vez retirado nos dirigimos al sector de escáneres de la aduana. **Habitualmente no nos está esperando nadie, ni tenemos que***

23 Ver fs. 201/204.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

aguardar a nadie, únicamente realizamos el control de aduana. De las imágenes que me fueron exhibidas no advierto ningún procedimiento que no sea el habitual tanto en vuelos privados como en vuelos comerciales, por eso está dividido el pasillo. En caso de que funcione el semáforo, el canal verde pasa fuera del escáner.”.

16.3.2 – Por su parte, si bien la testimonial de José Luis **BRESCIANO** resulta extensa, entiendo pertinente agregar al presente resolutorio sus manifestaciones, en tanto aportan datos de interés y contexto relevante para la presente pesquisa:

Preguntado para que dijera cómo fue el procedimiento realizado durante el vuelo N18RU que arribó a territorio nacional el día 26 de febrero de 2025, debiendo indicar: aeropuerto de salida, controles realizados en aquél aeropuerto, bultos ingresados en la aeronave, cantidad de pasajeros que abordaron, duración del vuelo, horario de aterrizaje en el aeropuerto Jorge Newbery, controles realizados dentro de la aeronave ya en pista, movimientos realizados en pista hasta trasladarse a la terminal, controles aduaneros realizados, y cualquier otra información de relevancia, contestó:

“El vuelo comenzó en el aeropuerto de Opa LoCka (KOPF), el día 26 de febrero a la 1:30 de la mañana (hora local-Miami), se realizaron los controles normales que se hacen en cualquier aeropuerto. Quiero aclarar algo, porque estos días estuve leyendo al respecto y hay gente que habla con total desconocimiento de la parte aeronáutica, pero hace prensa o genera información para la gente en general. La información tiene que ser verídica, y lo que quiero aclarar es que un vuelo como este, con este tipo de avión, se vuela bajo reglas por instrumentos (IFR), lo que genera un plan de vuelo desde el punto de partida de la aeronave hasta el punto de destino de la aeronave, lo que conlleva a estar bajo control radar todo el tiempo de la operación. No se puede despegar si por ejemplo, Miami control, no autoriza el despegue. Cómo todo esto queda debidamente registrado, porque es un documento público, un plan de vuelo, la verdad que no entiendo las dudas que tiene la prensa de, desde donde salió el avión y donde arribó el avión. Los controles fueron los normales, yo llegué al avión una hora antes, como lo hago habitualmente. Pinto llega normalmente al avión antes que yo, para preparar el avión, lo que a mí me permite llegar por ahí más tarde que él, normalmente. Yo cuando llegué al aeropuerto de salida, llevé dos maletas, una carry on donde llevo el material que utilizo durante el vuelo, y en la otra, llevaba la ropa que tenía que usar en argentina (me quedaba una semana) y en Francia, que también me quedaba una semana y para colmo era invierno, esas eran todas las valijas que llevaba. Siempre es el mismo procedimiento, llevo 47 años volando y, una vez que llego al aeropuerto de salida de la aeronave que voy a pilotear, ingreso con las credenciales (que en mi caso son americanas, que nos la entrega el gobierno americano luego de hacer un “background” de nuestra información, que lo realiza el FBI), y me permiten el ingreso a la plataforma sin realizar controles de





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

*escáner de rigor, llegando a donde esta estacionado el avión, al cual ingreso y aguardo dentro del mismo la llegada de los pasajeros, generalmente llego una hora antes que los pasajeros para poder hacer tareas previas del trabajo. **En el caso de los pasajeros, dependiendo el criterio de la Aduana en cada aeropuerto, según las características del vuelo, se realizan o no, controles al equipaje transportado. En este caso particular no puedo precisar si fue realizado, por ya haberme encontrado en ese momento dentro del avión. El vuelo duró ocho horas y algo, y llegamos 11:10 de la mañana, aprox. al aeropuerto Jorge Newbery. Al momento del aterrizaje se presentó en la posición, el personal de DGA y de PSA. En ese momento **aperturé el avión (en este caso lo realice yo) e ingresó personal de Aduana, no recuerdo si PSA también y, junto a PINTO, se dirigieron a la bodega del avión. En ese mismo momento se hace la limpieza del baño del avión, y la carga de agua potable. Luego descendemos del avión los tripulantes junto a la pasajera, nos subimos a la camioneta que manda Royal Class y fuimos a la parte Este del aeropuerto que es donde esta Migraciones, Aduana y demás, a la Terminal. Una vez que ingresamos a la Terminal, el primer control que realizamos es Migraciones, luego nos dirigimos a la cinta, a recoger el equipaje que fue colocado por personal de Royal Class en la cinta, desde el exterior de la Terminal. Yo retiré mi maleta y me dirigí a la salida del aeropuerto, donde está el control aduanero, en ese momento yo iba caminando adelante y me dijeron “pase por acá”, pasé por ahí y me fui. Me tome un Uber con destino a mi casa”.*****

Expresó que viajó con dos maletas, sobre las cuales envió fotografías a este Juzgado y fueron agregadas íntegramente a la testimonial. Indicó que, si bien no recordaba con precisión la totalidad de equipaje transportado por la tripulación y la pasajera, sí recordaba que dentro del avión quedaron dos valijas, una perteneciente a ARRIETA y otra de Víctor DU PLOOY, las que contenían ropa de invierno para utilizar en París.

16.4 - Se citó a prestar declaración testimonial a Sebastián González CAZON (DNI N° 35.320.468), Presidente de la empresa Royal Class.

El nombrado explicó el servicio que ofrece la empresa referida, consistente en facilitar la operatoria de la aeronave dentro del aeropuerto. Concretamente, expresó: *“nos encargamos de pedir la posición que va a utilizar la aeronave a la hora de su arribo; solicitar la intervención de los distintos organismos requeridos para la operación aeronáutica, estos serían: PSA, Aduana, Migraciones, y Aeropuertos Argentina 2000.*

El proceso es: 1) pedir la posición con Aeropuertos Argentina 2000, para que nos brinde un número de posición en pista, el cual luego es transmitido al piloto para el arribo de la aeronave al lugar designado, este proceso se realiza por mail; 2) Se notifica a Aduana sobre la operación, para que verifiquen la aeronave al momento del arribo. Una vez que aterriza la aeronave, se debe hacer presente personal de Aduana para verificar el





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

interior de la aeronave, ya que el equipaje es chequeado a la salida, cuando pasa por los escáneres de la aduana en la terminal. Se informa matrícula, procedencia y horario estimado de llegada, el aviso se realiza por mail; 3) Se da aviso a Migraciones llevándole personalmente la declaración del vuelo, previo a su arribo. Para que personal de migraciones, al momento de que pasajeros y tripulación realicen el control, verifiquen los datos en contraposición a la declaración.

Además de esto, prestamos colaboración para que la aeronave pueda disponer de todo servicio que requiera para su operación, ya sea combustible, hangaraje, movilidad (traslados internos y/o externos), limpieza de aeronave, carga de agua potable, y tratamiento de fluidos, entre otros.”.

Indicó que en el arribo del avión intervinieron dos vehículos vinculados a la firma, uno fue una Mercedes Benz Sprinter Vip para el traslado de pasajeros; y, una Mercedes Benz Vito, para el traslado del equipaje.

Se preguntó al testigo si, entre los servicios brindados por la empresa Royal Class, realizan los trámites documentales pertinentes respecto del arribo/partida de la aeronave matrícula N18RU, debiendo indicar en caso afirmativo, lugar de destino informado para el vuelo de fecha 5 de marzo de 2025 a la autoridad aeronáutica competente; así como también si el formulario FDG tanto de entrada, como de salida, es confeccionado por la empresa Royal Class, a lo que contestó: *“En primer lugar sí, realizamos los trámites pertinentes respecto de arribo/partida, como fue anteriormente indicado.*

Por otro lado, los formularios FDG tanto de ingreso como de salida, son confeccionados por personal de Royal Class, según la información aportada por el comandante de la aeronave mediante Whatsapp. De hecho, yo tengo en mi poder las comunicaciones en cuestión, las cuales aporté al momento del procedimiento realizado en las oficinas de Royal Class. Sin perjuicio de ello, y en caso de ser necesario me comprometo a aportarlos en los próximos días.

Asimismo, me gustaría aclarar que nosotros (Royal Class) presentamos los FDG, pero los pilotos son los encargados de presentar el plan de vuelo, donde se indica la procedencia y el destino de la aeronave.”.

Finalmente se pidió al testigo que explique por qué motivo las grabaciones oportunamente aportadas de las cámaras del hangar se encuentran incompletas, con faltantes en algunos tramos y contestó: *“Desconozco por que hay fragmentos incompletos, al momento del procedimiento fueron revisadas y pudimos constatar que en la permanencia de la aeronave en el hangar no hubo nadie que acceda al interior de la misma. Cuando me fueron solicitadas las imágenes, junto a un técnico que colabora en la*





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

empresa, se procedió a su descarga total, la cual fue aportada a la autoridad requirente.”²⁴.

16.5 – Se solicitó a la División Sumarios de prevención de la D.G.A. que:

a. Informe cuál era la normativa vigente aplicable al momento correspondiente al ingreso, permanencia y egreso del territorio nacional de la aeronave matrícula N18RU, que ingresó al país al Aeroparque "Jorge Newbery" procedente de los Estados Unidos de América el 26 de febrero de 2025 y egreso del país de esa misma aeroestación el 5 de marzo de 2025 y en la actualidad, en relación con la permanencia de aeronaves en el territorio argentino.

También debían informar cuál es la normativa vigente en relación con el control de aeronaves en hangares privados.

b. Indique expresamente qué organismo o área es responsable de realizar controles en el hangar durante la permanencia de aeronaves, y cuál es el rol del resguardo aduanero en esos casos. Asimismo, se indiquen cuáles son las obligaciones que recaen en el depositario, acompañando en todos los casos la normativa pertinente, actualizada.

c. Informe y remita todas las actuaciones realizadas en relación con el fondeo de la aeronave N18RU, presuntamente efectuado por la División Brigada de Fondeo, dependiente del Departamento de Inspecciones Aduaneras de la Dirección de Investigaciones y Procedimientos, bajo la órbita de la Subdirección General de Control Aduanero.

d. Peticione a la Brigada de Control de Fondeo (área identificada como responsable) que brinde una respuesta precisa sobre qué implica dicho control, sus procedimientos y registros asociados, incluyendo su definición y alcance.

e. informe si el registro de la cantidad de equipaje en vuelos privados se realiza siempre de manera manuscrita en el formulario de declaración de vuelo o si existen otros métodos de verificación y registro.

f. informe sobre la existencia o no de procedimientos estandarizados y documentados para el registro y control de equipaje en vuelos privados en general, y que remita registros comparativos de controles de equipaje de otros vuelos privados que hayan operado en fechas cercanas, detallando los procedimientos aplicados.

16.6 – Se peticionó a la P.S.A. que informe acerca de los procedimientos de control de equipaje (inspección, escaneo, etc.) aplicados a otros vuelos privados de arribo internacional que operaron en fechas cercanas al arribo al Aeroparque "Jorge Newbery" de

24 Confr. fs. 211/214.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

la aeronave N18RU, el día 26 de febrero de 2025, procedente de Estados Unidos de América, especificando cuál fue su intervención.

Tal informe fue aportado por la fuerza de prevención el 16/07/2025, obrante a fojas 279, del cual surge que la "Patrulla Plataforma IV" se presenta en cuanto la aeronave aterriza en jurisdicción, verifica la cantidad de tripulantes y pasajeros a bordo e informa de inmediato, en forma telefónica, a la oficial que se desempeña en el puesto "vuelos privados". Una vez que los tripulantes y pasajeros descienden de la aeronave, se efectúa un control visual del interior, incluyendo bodegas y compartimientos.

Por su parte, el personal de vuelos privados toma conocimiento del arribo de la aeronave y aguarda la presentación de la tripulación en dicho puesto, donde se procede a la entrega del FDG correspondiente.

16.7 - En virtud de las irregularidades detectadas en los registros migratorios de salida de la aeronave N18RU, el día 5 de marzo de 2025, correspondientes a los dos tripulantes (José Luis Donato Bresciano y Juan Pablo Pinto) y a los dos pasajeros (Laura Belén Arrieta y Víctor Germán Du Plooy) con relación a los datos consignados por la Dirección Nacional de Migraciones que indican como destino de salida "Estados Unidos", cuando en realidad la aeronave partió con destino final París, realizando una escala intermedia en Tenerife, y recién retornó a EE.UU. el día 12 de marzo del corriente año, se solicitó a aquella Dirección que procediera a la rectificación urgente de los datos incorrectamente consignados en el sistema migratorio y remitiera toda la información relevante sobre los mecanismos de validación cruzada utilizados actualmente entre Migraciones, Aduana y ANAC en vuelos privados internacionales.

16.8 - Toda vez que la ANAC, organismo responsable del control y registro de movimientos de aeronaves a través del Sistema Informatizado de Aviación Civil (SIAC), informó que no se encontraban registrados los movimientos de la aeronave N18RU, durante las fechas 26 de febrero y 5 de marzo de 2025, se requirió que elaboraran un informe detallado que explique las causas de esta omisión en los registros oficiales, el cual debería incluir la normativa vigente aplicable al registro y control de movimientos de aeronaves privadas, así como los procedimientos y sistemas utilizados para tal fin.

Además, dicho informe debía identificar a los responsables de asegurar estos registros, detallando sus acciones y omisiones en este caso particular.

16.9 – Se solicitó a la División Sumarios de Prevención de la D.G.A. que, respecto al requerimiento de cooperación aduanera con Estados Unidos de América, incluyera en aquél pedido la **documentación y/o filmaciones** que permitan establecer, qué equipaje fue subido en los Estados Unidos de América a la citada aeronave y si éste fue inspeccionado en origen.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

17.- Decreto del 30/06/2025.

La ANAC informó que la información solicitada (**punto 16.8**) debía ser aportada por la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA SA), la cual es responsable de la carga de movimientos de aeronaves en el SIAC. Por lo que dicha solicitud de información fue efectuada a esa Empresa, con un plazo de tres días para su contestación.²⁵

Sobre ello, mediante Deox 19241325 de fecha 16/07/2025 aportaron el informe solicitado y aclararon que desconocían el motivo por el cual, dicha información no se veía reflejada en el SIAC.

Del informe surge que el avión partió el 26/02/2025 del aeropuerto OPA-LOCKA, Florida, EEUU y arribó efectivamente en el Aeropuerto Jorge Newbery.

18.- Decreto de fecha 01/07/2025.

Correlativamente con lo ordenado según punto **16.2**, la D.G.A. remitió copia de los legajos de los agentes **CARRETONI, CALI** y **BELTRAMINO**.

Sin perjuicio de ello, dado que la D.G.A. omitió aportar la información de aquellos agentes que: *"...haya[n] estado presente[s] durante el arribo, traslado y al momento del control de ARCA de los pasajeros y tripulantes del vuelo N18RU al Aeroparque "Jorge Newbery", el día 26 de febrero de 2025..."*, a fin de una correcta individualización de la totalidad de ellos, se reiteró el requerimiento aportando copia digital de las imágenes N° 1 a 19 del dictamen fiscal de fecha 12 de junio del 2025.

También se solicitó que aporten imágenes fotográficas de la totalidad de los agentes aduaneros intervinientes en los procedimientos y que remitan copia digital de la totalidad de aquella normativa aplicable para los procedimientos investigados, realizando un detallado informe donde se contraste la normativa aplicable con el procedimiento efectivamente realizado por el personal Aduanero al momento del aterrizaje, permanencia y despegue de la aeronave matrícula N18RU, arribada a territorio nacional el día 26 de febrero de 2025, y con fecha de partida el día 5 de marzo de 2025.

Mediante correo electrónico obrante a fojas 232, informaron: *"...respecto a la imagen Nro. 17 que fuera remida oportunamente, los agentes aduaneros que se visualizarían son:*

· *TOMAS DE SANTIS y CINTIA CALI (Guardas de Oficina Control Pista) cuyos legajos ya fueran elevados.*

· *MARCELO ADRIAN RODRIGUEZ, DNI Nro. 20.360.294, quien a la fecha de los hechos objeto de autos cumplía funciones de Jefe de Salón Turno "B" en la Oficina*

25 Confr. Deox n° 19050309.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Control Equipaje. Datos de contacto: 4480-3524 Correo Electrónico
marcarodriguez@arca.gob.ar

· SILVANA MONICA ABALSAMO, DNI Nro. 18.050.557, quien a la fecha de los hechos y en la actualidad se desempeña como Firma Responsable (interina) de la División Aeroparque Metropolitano. Datos de contacto: 4480-3521 Correo Electrónico sabalsamodsilva@arca.gob.ar...

Ahora bien, la D.G.A. aportó el informe donde se contrasta la normativa aplicable con el procedimiento efectivamente realizado por el personal Aduanero al momento del aterrizaje, permanencia y despegue de la aeronave matrícula N18RU, arribada a territorio nacional el día 26 de febrero de 2025, y con fecha de partida el día 5 de marzo de 2025, consistente en:

“ATERRIZAJE:

En el presente caso el procedimiento desarrollado es de aplicación a todas las aeronaves donde se efectúan los controles aduaneros; es decir, se recibe de la compañía privada un correo electrónico donde se comunica el arribo y es dirigido a equipaje y pista en el cual constan datos de la aeronave, lugar de procedencia, horario de arribo, cantidad de pasajeros y rubricado por la compañía privada. Seguidamente personal de la oficina Pista se dirige a la zona denominada "estéril" donde sólo se tiene acceso con credencial autorizada por la PSA, dentro de la Zona Primaria aduanera; posicionándose en cercanía del punto de aterrizaje autorizado, lugar en el que también se encuentra personal de PSA que consulta a título informativo la procedencia de la aeronave. El personal aduanero de la Oficina Control Pista, se acerca a la aeronave a los efectos de solicitar la Declaración General de Vuelos de Entrada (la misma tiene carácter de declaración Jurada), donde constan datos del pasajero, tripulantes, medio de transporte, fecha, matrícula y destino/procedencia del vuelo. Los controles respecto de la aeronave N18RU, fueron efectuados en la Pista por la Oficina Control Pista en virtud de lo normado por la Disposición 255/2022 (AFIP) y los alcances de lo establecido por el Código Aduanero, Ley 22415, art. 112 al 122 y 160 al 167. Asimismo en la Instrucción 01/2024 de la Dirección Aduana de Ezeiza, se establece la metodología aplicable de selección de aeronaves para su control. Conforme el resultado del procedimiento de control efectuado, se ingresa dicho resultado mediante el procedimiento E-Sefia, de fiscalización, que se encuentra normado institucionalmente. Acto seguido, personal de la Oficina Control Pista, en la persona de Cintia CALI, controla el descenso de pasajeros, tripulación y procede a la inspección de la aeronave y la carga/equipaje en ella contenida. Luego, la pasajera y los tripulantes con sus equipajes ingresan a un vehículo con personal autorizado por PSA, de la empresa privada, dirigiéndose el mismo a la zona de migraciones. Durante el trayecto desde la aeronave hasta la terminal de arribos un móvil oficial de aduana





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

acompaña con el objeto de mantener la esterilidad y trazabilidad del proceso de control. Ahora bien, sobre el ingreso de la aeronave objeto del presente, se informó mediante la orden de procedimiento 25481OPR2076134K, en función de lo dispuesto por la Instrucción 1/2024 (DI ADEZ), que fue abierta con fecha 24/2/2025 y cerrada con fecha 13/3/2025 donde constan las aeronaves objeto de control para ese período y conforme el detalle de la misma figura la aeronave matrícula N18RU; cerrada con el detalle de procedimiento sin novedad. Terminado el proceso migratorio e intervenida la declaración general de arribo por parte de la autoridad migratoria, el personal aduanero de la Oficina Control Pista (Cintia Cali y Tomas De Santis), acompañan a la tripulación, pasajera y personal de la compañía ROYAL CLASS, para establecer conexión con el sector de equipaje, con el objeto de retirar el equipaje que fuera controlado en pista y finalizar la operatoria a su cargo. Cabe señalar que en la declaración de Arribo, constan los nombres de los dos tripulantes, en el sector manifiesto de tripulación y el nombre de la pasajera (sector manifiesto de pasajeros), detalle de aeronave, procedencia, destino, fecha de arribo (26/2/2025). En el marco de los lineamientos establecidos sobre el régimen aduanero de equipaje, con el objeto de agilizar la atención de pasajeros, verificación física y perfiles de riesgo (Resolución General N° 3991E/2017, modificatoria de la Resolución Gral. 3751/ 94) y, en virtud de que ni la pasajera, tripulación, ni aeronave objeto de autos poseían alerta de control alguna, emitida por la Subdirección de Control Aduanero, y teniendo en cuenta que el control fue realizado "in situ" en la pista y a los efectos de no realizar un doble control, solamente resta a efectos de finalizar la operatoria, la intervención de la documentación aportada por la compañía; cuya intervención fue realizada por el guarda Fernando Carretoni, perteneciente a la oficina control de equipaje.

PERMANENCIA:

3- En el caso que nos ocupa, del control efectuado por personal de la Oficina Control Pista, quedaron equipajes bajo el régimen de permanencia, dado que estaban en tránsito a otro destino (Arts. 188, 466 al 471 de la Ley 22.415). Dicho equipaje permaneció dentro del avión cerrado dentro del hangar, hasta el momento del egreso del mismo del territorio aduanero con destino al exterior. El Organismo que establece el período de permanencia de una aeronave de matrícula extranjera es la ANAC (Punto 10 "Permanencia en el País de Aeronaves Extranjeras").

EGRESO:

*4- Respecto al control realizado en el egreso de la aeronave efectuado en fecha 05 de marzo de 2025, por el agente Omar **BELTRAMINO** (Oficina Control Pista) se recepciona correo electrónico de la Compañía Royal Class, solicitando servicio en el CHECKPOINT para la aeronave N18RU, remitiendo el mismo al sector equipajes de*





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

*Aeroparque y a metro_terminalsur@psa.gob.ar. Durante ese proceso, la aeronave previo a su partida, fue reabastecida de combustible; dicha operación se conformó mediante la operación aduanera 25073ER01000481B, documentada por el Despachante de Aduanas Federico MINOYETTI para la Firma RAIZEN ARGENTINA S.A.U.; donde se encuentra detallado el medio de transporte que fuere objeto de abastecimiento (N18RU), **canal de selectividad VERDE**. Declaración General de Salida, en la que consta en Manifiesto de Tripulación: 2 tripulantes; Manifiesto de Pasajeros: 2 pasajeros y como destino final de la aeronave el aeropuerto de LE BOURGET PARIS; dicho formulario es intervenido por Migraciones y Aduana. Asimismo se procedió al cobro de la correspondiente Tasa Aeroportuaria a los pasajeros. Sobre el egreso de la aeronave objeto de autos, se informó mediante el proceso de fiscalización vigente, ORDEN DE PROCEDIMIENTO 25R81OPR2076336Y, en función de lo dispuesto por la Instrucción N° 1/2024 (DI ADEZ), que fue abierta por la Oficina Control Pista el 04/03/2025; en la cual figuran las aeronaves objeto de control en ese período y, conforme al detalle de la misma se encuentra la aeronave objeto de autos (Matrícula N18RU); cerrada el 12/03/2025 con el detalle de procedimientos sin novedad. Saluda Atte. Rosana Beatriz Magdalena Jefa (I) Sección Operativa División Aeroparque Metropolitano Departamento Operacional Aduanero Dirección Aduana de Ezeiza”*

19.- Decreto de fecha 11/07/2025.

19.1- Se agregó al expediente una presentación efectuada por el testigo Juan Pablo Pinto, donde aclaró algunas circunstancias vinculadas al arribo del avión investigado y sobre el equipaje que el nombrado ingresó al país en aquella oportunidad.

Concretamente explicó cada uno de los bultos que el testigo ingresó consigo y su posterior destino. Esto es:

(1) una valija de vuelo que contenía manuales del avión, licencias, ipads con cartografía aeronáutica, headsets, linternas y demás elementos de seguridad y uso propios de la actividad.;

(1) una valija mediana color negra que contenía su ropa;

(1) valija carry on con calzado en su interior;

(1) una bolsa transparente que contenía un inflable;

(1) mochila negra con ruedas destinada a su hijo menor de edad, para uso escolar;

(1) una funda negra que contendría una Guitarra perteneciente a Víctor Du Plooy, quien habría solicitado a Pinto que ingresara la misma al país y posteriormente la remitiera a un familiar suyo en la provincia de La Pampa, mediante una encomienda.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

(1) una caja de impresora para su hermana María Sol Pinto.

En ese sentido, aportó imágenes a efectos de respaldar las circunstancias declaradas, a cuyos detalles se hace expresa remisión.²⁶

19.2- Se solicitó al RENAPER que aportara la totalidad de los datos con los que se cuente (domicilios, teléfonos, vínculos filiatorios, vista fotográfica, etc.) respecto de: **CARRETONI** Fernando (CUIL 20370540064); **CALI** Cintia Vanesa (CUIL 27251446968); **BELTRAMINO** Ángel (CUIL 20124022852); **DE SANTIS** Tomás (CUIL 20438737422); **RODRIGUEZ** Marcelo Adrián (DNI N° 20.360.294); **ABALSAMO** Silvana Mónica (DNI N° 18.050.557).

Auto fundado de fecha 14/07/2025.

20.1- Se requirió a las empresas prestatarias PERSONAL, MOVISTAR y CLARO que, en el plazo de 48 horas, bajo apercibimiento de ley en caso de incumplimiento, se sirvan informar la totalidad de las líneas telefónicas cuya titularidad pertenezca o haya pertenecido, al 26 de febrero de 2025, a Cintia **CALI** (DNI N° 25.144.696) y Laura Belén **ARRIETA** (DNI N° 36.821.127), debiendo aportar los registros de llamadas entrantes y salientes, mensajes de texto (SMS) y tráfico de datos, por el periodo comprendido entre las 8:15 y las 9:00 horas del 26 de febrero de 2025.

La firma Telecom aportó la información requerida de Laura Belén **Arrieta**²⁷, DNI 36821127, mientras que la empresa Movistar aportó sobre Cintia **CALI**²⁸.

20.2- Se agregó un correo electrónico remitido por la Fiscalía Nacional en lo Penal Económico N° 4, proveniente de la casilla de correo electrónico: alfredramirez@keemail.me

A su vez se solicitó a la Fiscalía que informara si dicho correo resulta ser la contestación a un requerimiento judicial externo a esta investigación y, en caso afirmativo, se sirviera de remitir copia digital de aquél.

20.3- Se solicitó a la Unidad Fiscal Especializada en Ciberdelincuencia (UFECI), que con la mayor urgencia posible, se sirva identificar al titular del correo electrónico "alfredramirez@keemail.me", a los fines de lograr su comparecencia; así como también, se sirviera de informar la IP desde la cual fue originado el correo electrónico en cuestión y cualquier otra información que pueda ser de relevancia para la presente investigación.

26 A mayor ilustración, ver a fs. 218 / 231.

27 Confr. documento digital "RESPUESTA PERSONAL "T498129 LLAMADAS SMS DATOS" - (Decreto 15/7/2025)".

28 Confr. Deox n° 19288152 de fecha 18/07/2025.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

20.4- Se tuvo presente la información aportada por el RENAPER (Punto 19.2).

20.5- Se tuvo presente lo informado por la Dirección Nacional de Migraciones mediante DEOX N° 19183037 donde, mediante la providencia PV-2025-73477191-APN -DCA#DNM de la DIRECCION DE CONTROL AEREO, el operador del vuelo indicó que *"...En relación a su consulta sobre la operación del N18RU que atendimos en Aeroparque el día 05/03/25 les comento que por error teníamos que la aeronave partía hacia Estados Unidos, con lo cual se hizo el pedido de autoridades y pago de tasas con esa información.*

Al momento de la llegada de la tripulación a Aeroparque el comandante detecta que estaba mal el destino, con lo cual nuestro coordinador realiza el cambio de GD con destino a LFPB, Paris y presenta en el Box de Migraciones la GD actualizada, y es esta última la que su inspector sello como salida de Argentina. (Adjunto).

La aeronave hizo una escala técnica no prevista en Tenerife, debido a que ese día en Aeroparque hubo un incidente con un avión de Aerolíneas Argentinas, y estuvo en rodaje mas de una hora hasta la autorización de despegue..."

20.6- Se reiteró la solicitud a la A.R.C.A. – D.G.A. para que informara el estado de trámite del requerimiento ordenado en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América.

Mediante correo electrónico del 15/07/2025 informaron: *"...la solicitud de información realizada a la Aduana de los Estados Unidos, se encuentra en estado "Pendiente", tal como se informa en correo precedente por el área interviniente..."*

20.7 – Se requirió al Departamento Delitos Fiscales de la Policía Federal Argentina que, con la mayor urgencia posible, se realizara un amplio análisis circunstanciado de las videograbaciones aportadas por la Policía de Seguridad Aeroportuaria, reservadas por Secretaría, y almacenadas en el disco externo marca comercial "WD Elements" de 2TB capacidad, P/N WDBU6Y0020BBK - EB; S/N: WX92A60N0RRP, donde obran las imágenes vinculadas a la zona de inspección de pasajeros, tripulación, equipaje, área de escaneo, accesos y desplazamientos de los pasajeros y tripulación en los sectores de control aduanero, salida de este Aeropuerto Internacional y desplazamientos de la aeronave identificada con matrícula PRV-N18RU dentro de la aerostación durante todo el tiempo de aparcamiento de la misma.

Asimismo, se solicitó que en el marco de la tarea encomendada, determinara si de las imágenes compulsadas es posible advertir:





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

a) a alguno de los agentes aduaneros intervinientes realizar una llamada telefónica, al momento en el cual la aeronave mencionada se encontraba en pista; y,

b) la descarga de cualquier tipo de equipaje de la aeronave en pista, debiendo indicar si es posible identificar en que vehículo perteneciente a la empresa Royal Class fueron cargados, y la totalidad de los movimientos realizados por aquél vehículo, así como también si es posible advertir si la descarga fue realizada desde la bodega de la aeronave o desde el sector de los pasajeros.

20.8- Se requirió al Sr. Fiscal Sergio Leonardo RODRÍGUEZ, a cargo de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA) que, con la mayor urgencia posible, tuviera a bien incorporar a las presentes actuaciones la totalidad de la prueba que se haya recabado hasta el momento, en el marco de la Investigación Penal Preparatoria EXPTE 158-25; así como también toda aquella que se incorpore con ulterioridad.

También se solicitó que informara si aquel expediente se encuentra judicializado.

Dicho expediente se encuentra agregado como documento digital titulado “EXPTE PIA 158-25 - (Decreto 17/7/2025)” con fecha 18/07/2025.

21.- Decreto del 17/07/2025.

Se ordenó al Departamento Delitos Fiscales de la Policía Federal Argentina que, con la mayor urgencia posible, se sirviera de realizar un amplio análisis circunstanciado de los registros aportados por las prestatarias CLARO, PERSONAL y MOVISTAR.

En ese sentido, se hizo saber que se debía determinar si, entre las 8:15 y las 9:00 horas del 26 de febrero de 2025, al momento de encontrarse en pista la aeronave identificada con matrícula PRV-N18RU, existió algún tipo de contacto o intercambio de información que pudiera revestir relevancia para la presente investigación, respecto de las líneas telefónicas cuyas titularidades pertenecen o pertenecieron (a la fecha mencionada) a la pasajera Laura Belén **ARRIETA** (DNI N° 36.821.127) y a la agente aduanera Cintia Vanesa **CALI** (DNI N° 25.144.696).

También se autorizó a requerir titularidades de líneas telefónicas que surjan de los informes acompañados, que resultaran de interés para el avance de la presente investigación.

22.- Decreto de fecha 13/08/2025.

Se requirió a AMAZON que, con la mayor urgencia posible, tenga a bien remitir la totalidad de las constancias obrante en sus registros que acrediten las compras





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

realizadas por el nombrado PINTO (DNI N° 25.940.919), de los siguientes productos a saber:

a) "Mochila rodante, mochila impermeable con ruedas para negocios, estudiantes universitarios y viajeros, mochila de mano con compartimento para laptop, compatible con laptop de 17 pulgadas, mochila con ruedas para adultos", vendido por el usuario "LUCYY1"; y,

b) "SereneLife Tubo de refuerzo remolcable inflable de alta resist...", vendido por el usuario "GEP Sales", haciéndose saber que la dirección de envío de los productos es "1600 NE 1ST AVE APT 3415, MIAMI, FL 33132-1282 Estados Unidos".

23.- Auto fundado del 20/08/2025.

En este punto, se evaluó el sumario N° 469/2025, donde obran tanto el análisis de las videograbaciones ordenado con fecha 14 de julio del 2025, como así también, el análisis circunstanciado de los registros aportados por las prestatarias CLARO, PERSONAL y MOVISTAR, respecto a **CALI** y **ARRIETA**.

Concretamente, la fuerza de prevención indicó:

"... Del cotejo realizado sobre los registros remitidos por las compañías, se obtuvieron siguientes conclusiones:

1. Respecto de CINTIA VANESA CALI, la empresa TELEFÓNICA MÓVILES ARGENTINA S.A. (Movistar) informó que el abonado identificado con número 11- 5716-3995, cuya titularidad figura a su nombre, presentó actividad de tráfico de datos móviles durante toda la franja horaria analizada, lo que permite inferir que el dispositivo se hallaba en funcionamiento y con acceso a internet en ese intervalo.

Asimismo, se registró una comunicación entrante a las 08:42:04 hs del día 26 de febrero de 2025, proveniente del número 11-4972-2200, con una duración de CINCUENTA Y DOS (52) segundos.-

2. En cuanto a LAURA BELÉN ARRIETA (DNI 36.821.127), la prestadora TELECOM ARGENTINA S.A. (Personal) informó que la línea 11-6623-1878, vinculada a su nombre, generó tráfico de datos móviles a partir de las 08:29:52 hs, el cual se mantuvo de manera sostenida hasta horas posteriores. Las conexiones fueron cursadas desde celdas ubicadas en Av. Sarmiento 4605, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, lo cual permite ubicar geográficamente al dispositivo en dicho lugar y tiempo, sin perjuicio de no haberse constatado en esa franja llamadas ni mensajes.

3. Por su parte, la empresa AMX ARGENTINA S.A. (Claro) informó que ninguna de las personas mencionadas registró líneas activas ni históricas al 26 de febrero de 2025 bajo su titularidad.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

A la luz de lo expuesto, se deja constancia de que ambas personas bajo análisis tuvieron sus dispositivos móviles activos y generando tráfico de datos durante el período señalado, coincidente con la estadía de la aeronave PRV-N18RU.

*Asimismo, y considerando que el abonado 11-4972-2200 mantuvo comunicación directa con CALI en dicho marco temporal, se compulsó el mismo en la billetera virtual Mercado Pago, obteniéndose como resultado: Ron*** Hum*** Bas***.*

*Asimismo, se realizó una búsqueda en la base de datos semipública workmanagement, obteniéndose que el abonado se halla asociado al ciudadano **RONALDO HUMBERT BASILUK** titular del Documento Nacional de Identidad Nro. 22.830.561, con domicilio en José Garibaldi 370, localidad de Temperley, provincia de Buenos Aires.*

*Ahora bien, en cuanto a su actividad laboral, del mismo sitio web, se obtuvo que está asociado a la **Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP)**.*

En virtud de ello, a los efectos de identificar al individuo, se llevó a cabo una búsqueda en la base de datos de Migraciones, confirmándose de ese modo la filiación del sujeto.

Es todo cuanto se puede informar a la fecha.”²⁹.

23.1- Se requirió a la empresa de telefonía móvil TELECOM PERSONAL que, en el plazo de 48 horas, bajo apercibimiento de ley en caso de incumplimiento, se sirva remitir el registro de llamadas entrantes y salientes, mensajes de texto (SMS) y tráfico de datos entre las 8:15 y las 9:00 horas del día 26 de febrero de 2025, respecto del abonado telefónico N° 11-4972-2200 perteneciente a Ronaldo **HUMBERT BASILUK** (DNI N° 22.830.561).

23.2- Se requirió a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que, en el plazo de 48 horas, bajo apercibimiento de ley en caso de incumplimiento, informe la jerarquía que ostenta el Sr. Ronaldo Humberto **BASILUK** (DNI N° 22.830.561) en aquel organismo, debiendo indicar en qué área presta tareas, ubicación geográfica de la misma, y que funciones cumple; todo ello tanto en la actualidad, así como también al día 26 de febrero de 2025.

Al respecto, informaron: “...respecto al Sr. **RONALDO HUMBERTO BASILUK**, C.U.I.L 20-22830561-9, Legajo N° 25.987, el mismo presta funciones en la **OFICINA EQUIPAJES**, Aeropuerto Jorge Newbery, con el cargo de Jefe de Turno B, en fecha 26 de Febrero de 2025, en el horario administrativo que abarca desde las 19:00 horas del día 26 de Febrero de 2025, hasta las 07:00 horas del día 27 Febrero de 2025; en la actualidad de cumple función de guarda.”.

29 Confr. fs. 293.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

23.3- A raíz de una la solicitud efectuada por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas, se requirió a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que, en el plazo de 48 horas, bajo apercibimiento de ley en caso de incumplimiento: a) identifique a la persona observada en los registros filmicos, cuyas fotografías se acompañaron, y remitiera su legajo, indicando las tareas efectivamente desempeñadas ese día, la función asignada y el horario de trabajo; y, b) informe la totalidad de los agentes que prestaron funciones en el hall de ARCA ese día, detallando las tareas realizadas, la función asignada, el horario de trabajo y demás datos relevantes.³⁰

En ese sentido, mediante informe a fojas 303, la referida agencia informó: *“se trata del agente **ROBLEDO, GABRIEL HERNAN**, C.U.I.L. 20-20477367-0, LEGAJO 27938-2, las tareas que desempeña el mencionado agente son de guarda, en fecha 26 de Febrero del corriente hasta la actualidad cumple las mismas funciones en la Oficina Equipaje, en el horario administrativo de lunes a viernes de 07:00 horas a 19:00, horas. Es dable mencionar dicho agente está incluido en la Instrucción Sumaria instruida por Disposición Número: DI-2025-15-E-AFIP-SDGOAM, sustanciada por el Expediente Electrónico EX2025-00938396-AFIP-SDGOAM, asimismo se adjunta por archivo adjunto embebido, el legajo personal del agente.”.*

A su vez, sobre el punto b) indicaron los agentes que por turno y horario administrativo cumplieron funciones durante el 26 de Febrero de 2025, en el hall de ARCA, de arribos internacionales.

23.4- Se reiteró a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que, en el plazo de 24 horas, informara el estado de trámite de la información requerida a aquella División con fecha 10 de abril del corriente año, ampliada con fecha 30 de mayo del corriente, en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América, debiendo aportar las constancias del pedido original así como también de las reiteraciones pertinentes.

Mediante correo electrónico a fojas 299/300 informaron que la solicitud se encontraba en estado pendiente y aportaron las constancias pertinentes.

24.- Decreto de fecha 22/08/2025.

Se recibió la información solicitada a la firma TELECOM respecto del abonado N° 11-4972-2200 perteneciente a Ronaldo Humberto **BASILUK** (DNI N° 22.830.561) y se ordenó al Departamento Delitos Fiscales de la Policía Federal Argentina que, con la mayor urgencia posible, se sirva actualizar el análisis oportunamente realizado y remitido mediante el sumario N° 469/2025.

25.- Decreto del 26/08/2025.

30 Confr. fs. 292.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

25.1- Se ordenó a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que, en el plazo de 48 horas, realice un informe pormenorizado de las funciones que realiza un "Jefe de Turno B" en la OFICINA EQUIPAJES, y un "Guarda" (indicando en qué oficina se desempeña **BASILUK**); así como también indicar si el nombrado intervino de alguna manera al momento del aterrizaje de la aeronave N18RU que arribó a territorio nacional el día 26 de febrero de 2025, remitiendo las constancias que acrediten el ingreso y egreso de aquél a su lugar de trabajo el día mencionado.

25.2- Se ordenó a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que remitiera las constancias que acrediten la efectiva carga de los requerimientos de intercambio de información aduanera requeridos en su oportunidad por este Tribunal.

En ese sentido, si bien en el correo electrónico remitido (Confr. punto **23.4**), se adjuntó la constancia 58/2025, la misma es únicamente una captura de pantalla, de la cual no surge fecha/hora/causa, ni cualquier otra información que permita vincular aquella constancia al requerimiento de cooperación ordenado.

Sumado a ello, es menester destacar que, con fecha 23 de junio del 2025, este juzgado ordenó la ampliación del requerimiento formulado en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América; por ello, se solicitó que remitiera la totalidad de las constancias que acrediten la efectiva recepción por parte del país cuya cooperación fue requerida; y, en caso de que corresponda, se entable comunicación formal a fin de que se determine la recepción de aquellos, de lo cual se debía dejar debida constancia.

Asimismo, se solicitó que indique si, personal del Homeland Security Argentina se puso en contacto con el área de intercambio de información aduanera del ARCA; ello, en orden a lo que se desprende de la captura adjunta anteriormente mencionada, a saber: *"Su petición ha sido recibida. Se le notificará una vez que su solicitud sea asignada a un investigador de HSI Buenos Aires."*

Por último, se solicitó copia digital de la Solicitud de Información de Referencia EP/AR/ARCA/INIA/058/25.

26.- Decreto del 29/08/2025.

Toda vez que no se contestó íntegramente el requerimiento del punto **25.2**, se citó a prestar declaración testimonial a la Sra. **Lucía SOLANS**, Jefa interina de la Sección Intercambio Aduanero de la Agencia de Recaudación y Control Aduanera.

A tal ocasión debía comparecer con la totalidad de la información solicitada por el oficio de fecha 26/8/2025, a saber: *"a) las constancias que acrediten la efectiva recepción por parte del país cuya cooperación fue requerida, tanto del requerimiento*





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

originario, como así también de la ampliación requerida por oficio de fecha 23 de junio del corriente; b) copia en formato papel y/o digital del expediente administrativo ARCA bajo el cual se encuentre tramitando el pedido de intercambio de información aduanera en trato, así como también los sucesivos pedidos de estado de trámite canalizados al respecto; y, c) en orden a lo informado, y toda vez que aquella Sección de Intercambio Aduanero cuenta con canales alternativos de comunicación, a saber "HSIBuenosAires-TTU-Argentina@ice.dhs.gov; Daniel.Siazon@ice.dhs.gov", comparezca munida de la totalidad de las constancias que den cuenta de los contactos mantenidos mediante los canales alternativos a fin de cumplimentar lo requerido por este Tribunal, cuyo estado de trámite se solicitó en múltiples oportunidades.”.

En la testimonial, la compareciente explicó el procedimiento interno que conlleva la solicitud de intercambio de información en el ámbito internacional. En lo particular, expresó que no recibió el requerimiento de ampliación efectuado por este Juzgado mediante oficio del 23/06/2025, que fue dirigido y remitido a la División Sumario de Prevención de la D.G.A. para su diligenciamiento interno en esa Dirección.

27.- Decreto de fecha 02/09/2025.

En orden a lo manifestado por la Jefa de la Sección intercambio aduanero Lucia Solans al momento de brindar declaración testimonial, se reiteró lo ordenado por el punto X del decreto de fecha 19 de junio del 2025, consistente en la ampliación del requerimiento de información solicitada en el marco de la cooperación internacional con Estados Unidos de América.

Con fecha 09/09/2025, remitieron las constancias pertinentes.

28.- Decreto del 23/09/2025.

28.1- Se solicitó a la UFECI que, con la mayor urgencia posible, informara el estado de trámite de la colaboración oportunamente solicitada (confr. punto 20.3).

28.2- Se reiteró el requerimiento a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero para que en el plazo de 5 días, confeccionara un informe circunstanciado con firma ológrafa del responsable, donde explique el procedimiento a realizarse en los controles de vuelos privados, tanto de las aeronaves como de sus ocupantes, vigentes entre el 26 de febrero y el 5 de marzo del 2025, debiendo mencionar la normativa que lo avale y remitiendo copia digital de aquella.

Tal informe se encuentra agregado a fojas 331, con firma digital del Sr. Marcelo Fabian LISTA.

29.- Decreto del 29/10/2025.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

En orden al tiempo transcurrido, se requirió a la UFECI que en el plazo de 24 horas, remitiera copia digital del Legajo formado en aquella Unidad Fiscal a partir de la colaboración solicitada con fecha 17 de julio del 2025.

A raíz de ello, la referida Unidad indicó que no logró identificar fehacientemente al titular de la casilla alfredramirez@keemail.com

Si bien se identificó que el correo habría sido enviado desde la dirección IP 185.205.69.213, que estaría asignada a la empresa Tutao GmbH, la UFECI solicitó a la División de Asuntos Internacionales de la Policía Federal Argentina (Interpol) para que requiera a su par de Alemania que instrumente las diligencias pertinentes tendientes a obtener toda la información que posean en relación al usuario alfredramirez@keemail.com, por parte de los responsables de Tutao GmbH Deisterstr. 17a 30449, Hannover, Germany, hello@tutao.de.

En su respuesta, Interpol hizo saber que la empresa Tutao GmbH informó que no dispone de información de la cuenta especificada, toda vez que se trataría de una cuenta gratuita.

30.- Decreto del 07/11/2025.

Se solicitó a la División Sumarios de Prevención de la Dirección General de Aduanas que se sirva informar el estado de trámite del requerimiento formulado por esta judicatura, en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América.

Con fecha 13/11/2025 informaron que aún se encontraba en estado “pendiente”.

31.- Decreto de fecha 23/12/2025.

Se solicitó a la División Sumarios de Prevención de la Dirección General de Aduanas que se sirva informar el estado de trámite del requerimiento formulado por esta judicatura, en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América.

Con fecha 26/12/2025 informaron que aún se encontraba en estado “pendiente”.

32.- Decreto de fecha 10/02/2026.

Se solicitó al Área de Intercambio de Información Aduanera de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que informara el estado de trámite del requerimiento formulado por esta judicatura, en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Con fecha 19/02/2026 informaron que aún se encontraba en estado “pendiente”.

33.- Decreto de fecha 20/03/2026.

Se requirió la Cooperación de la Dirección dependiente Asistencia Judicial en Delitos Complejos y Crimen Organizado del Poder Judicial de la Nación, D.A.J.U.D.E.C.O. dependiente de la Corte Suprema de Justicia, que con carácter urgente solicitara a la prestataria TELECOM, respecto de la línea 11-6623-1878 (vinculado a **ARRIETA**), los registros de llamadas entrantes y salientes, mensajes de texto (SMS) y tráfico de datos, por el periodo comprendido entre las 8:15 y las 9:00 horas del 26 de febrero de 2025.

Asimismo, se solicitó a la Dirección mencionada que, en caso de que la línea cuente con tráfico de datos, se sirva informar si es posible determinar la finalidad de la utilización de aquellos datos, particularmente si fueron utilizados para realizar llamadas de voz mediante aplicaciones de mensajería y, en su caso, identificar la línea utilizada por su interlocutor.

Al respecto, remitieron un informe de la firma Telecom, del cual se desprende que: *"... 1- Respecto de los impactos GPRS consultados, no resulta técnicamente posible determinar si los mismos corresponden a llamadas efectuadas mediante aplicaciones específicas (tales como WhatsApp), conexiones a redes sociales u otros servicios de datos. Ello en virtud de que el tráfico GPRS/servicios de datos móviles se registra únicamente como sesiones de transmisión de datos IP, sin identificación del contenido, aplicación o tipo de comunicación cursada por el usuario, información que además se encuentra amparada por el secreto de las comunicaciones conforme la normativa vigente. En consecuencia, la prestadora únicamente puede informar la existencia de tráfico de datos y sus parámetros técnicos asociados, sin posibilidad de discriminar el origen o destino específico del uso realizado..."*.

34.- Decreto de fecha 06/04/2026.

Se requirió a la DAJUDECO que solicitara a las prestatarias de telefonía que correspondan, la totalidad de las líneas telefónicas que pertenezcan o hayan pertenecido al 26 de febrero de 2025 a Silvana Mónica ABALSAMO (DNI N°18.050.557).

Posteriormente, identificadas aquellas líneas telefónicas, debían solicitar a las prestatarias que correspondan, los registros de llamadas entrantes y salientes, mensajes de texto (SMS) y tráfico de datos, por el periodo comprendido entre las 8:15 y las 09:30 horas del 26 de febrero de 2025 de esas líneas, así como también respecto de la línea N° 4480-3521 (Conf. punto 18).





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Al respecto la DAJUDECO remitió un documento digital en el cual, la firma TELECOM aportó un listado con las líneas bajo titularidad de la nombrada y los registros de llamadas entrantes y salientes e impactos GPRS, pero con un error sobre el lapso temporal requerido, en tanto remitió registros del año 2026.

Es por ello que, advertido el error de la empresa prestataria de telefonía por parte de esta judicatura, se requirió a aquella nuevamente mediante Deox la remisión de la información detallada en los párrafos precedentes.

De esa manera, el 24 de agosto del corriente año remitieron la información del período correspondiente, es decir, comprendido entre las 8:15 y las 09:30 horas del 26 de febrero de 2025.

De allí se desprende que Silvana Mónica ABALSAMO recibió una llamada entrante por parte de Marcelo Fabián LISTA, vinculado al abonado 11-2278-9542, a las 08:35:33, con una duración de 37 segundos.

35.- Decreto de fecha 29/04/2026.

Se solicitó a la División Sumarios de Prevención de la D.G.A. que informara el número de sumario administrativo en curso ante ese organismo, remitiendo copia digital íntegra de aquél.

36.- Decreto del 08/06/2026.

Se solicitó al Área de Intercambio de Información Aduanera de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero que informara el estado de trámite del requerimiento formulado por esta judicatura, en el marco de los acuerdos de cooperación aduanera con Estados Unidos de América.

Con fecha 22 de junio de 2026, informaron que la solicitud aún se encontraba en estado “pendiente”.

37.- Decreto del 14/07/2026.

Se recibió copia del Sumario Administrativo 833/2025.

En ese Sumario, se le recibió declaración testimonial a Marcelo Fabián LISTA y declaración informativa a CARRETONI Fernando Iván (Legajo N°32296-2), GONZALEZ, Abel Gabriel (Legajo 28864-1), RODRIGUEZ, Marcelo Adrián (Legajo 26513-6), CALI, Cintia Vanesa (Legajo 29372), ABALSAMO, Silvana Mónica (Legajo 25998-5) y ROBLEDO, Hernán Gabriel (Legajo 27938-2).

Cabe agregar que en el caso de las declaraciones informativas, se hizo saber expresamente a los comparecientes que no tenían obligación de declarar, que no habría





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

presunción en su contra en caso de negarse a ello y que se relevaba del juramento de decir verdad.

Del análisis de las declaraciones efectuadas en la instancia administrativa, se destaca:

a.- CARRETTONI Fernando Iván (Legajo N°32296-2): Indicó que, en la fecha del arribo de la aeronave matrícula PRV-N18RU, se desempeñaba en el control de equipaje y personas como operador de scanner, realizando tareas de control no intrusivo.

Relató que, mientras cumplía sus tareas habituales en el scanner, un compañero de tareas le acercó la declaración general correspondiente a dicho vuelo privado. Preciso haber visualizado a la distancia el paso de los pasajeros y contabilizado un total de cinco (5) bultos. Posteriormente, registró de forma manuscrita la cantidad de bultos y la hora del arribo informada, asentando su firma y sello en el documento para luego depositarlo en la bandeja de la oficina del jefe de turno.

Asimismo, reconoció como propia la caligrafía de la anotación manuscrita obrante en el margen superior derecho de la declaración general de fecha 26 de febrero de 2025. En tal sentido, ratificó que constituye una práctica habitual registrar de puño y letra la hora del vuelo, la cantidad de bultos observados y la respectiva firma y sello del guarda actuante.

Por otra parte, especificó que el concepto técnico de "bulto" comprende no solo valijas, sino también cualquier elemento que actúe como contenedor, tales como bolsos, mochilas, guitarras o equipaje de mano (carry-on).

b.- RODRIGUEZ, Marcelo Adrián (Legajo 26513-6):

Explicó que en la fecha del arribo de la aeronave, se desempeñaba como Jefe de Salón, teniendo bajo su órbita la coordinación y asistencia general de los guardas aduaneros allí apostados.

Expresó que no tuvo participación directa en el procedimiento de control de la aeronave en cuestión, señalando que su rol como Jefe de Salón no contemplaba la intervención directa en las inspecciones, salvo que algún guarda requiriera de su asistencia técnica.

c.- GONZALEZ, Abel Gabriel (Legajo 28864-1):

Manifestó que en la fecha de los hechos se desempeñaba como Jefe de la Oficina Control de Pista, pero que no tuvo ningún tipo de control sobre el ingreso de la aeronave matrícula PRV-N18RU, dado que en ese horario – a las 8 de la mañana – no se encontraba físicamente en el Aeroparque Jorge Newbery y estaba en viaje.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

d.- ROBLEDO, Hernán Gabriel (Legajo 27938-2):

Señaló que, a la fecha de los hechos, se desempeñaba como Guarda de Salón. Sobre el caso concreto, indicó que no participó de manera directa en el control de la citada aeronave ni de sus pasajeros, por lo que refirió desconocer la forma en que se llevó a cabo el procedimiento, así como la identidad del personal aduanero que intervino en dicho acto.

Sin perjuicio de ello, explicó que no cuentan con un procedimiento escrito que determine de manera taxativa cómo debe realizarse el control de los pasajeros de un vuelo privado, detallando que la selectividad aduanera opera mediante canales rojo o verde. Al respecto, precisó que su función como guarda no consiste en decidir la asignación de dicha selectividad, aclarando que, no obstante, en caso de advertir *in situ* un presunto acto ilícito o una anomalía evidente, se procede de manera obligatoria a la correspondiente revisión del equipaje.

e.- Silvana Mónica ABALSAMO (Legajo 25998-5):

Manifestó que en la fecha del hecho investigado, ejercía funciones como Firma Responsable de la División Aeroparque Metropolitano, teniendo bajo su cargo directo la Sección Operativa (compuesta por la Oficina Equipaje, Oficina San Fernando, Oficina Palomar y las Oficinas Cargas y Pista).

Concretamente, sobre el arribo de la aeronave matrícula N18RU, detalló los pormenores de su intervención en el salón de arribos.

Expuso que ese día se encontraba allí asistiendo directamente a los guardas debido a que el Jefe de Equipaje (Pablo Dareso) se encontraba de licencia y ella era la autoridad de mayor rango presente en el lugar.

Refirió que el personal de la Oficina Pista, tras practicar los controles previos en pista, escoltó a la tripulación y a la única pasajera del vuelo en un vehículo de la compañía aérea hasta el salón de arribos internacionales a fin de resguardar la esterilización del control.

Precisó que, tras pasar por el puesto de control de la Dirección Nacional de Migraciones, la pasajera retiró su equipaje y se aproximó al sector de aduanas, donde fue recibida por la declarante.

Respecto de la decisión técnica de fiscalización adoptada —que no atravesaran el control mediante scanner—, explicó que tras evaluar el perfil de la pasajera, las características no comerciales del vuelo, su procedencia, la ausencia de alertas específicas emitidas por la Subdirección de Control Aduanero y la falta de novedades reportadas por el personal de pista, **decidió no realizar un control exhaustivo sobre el**





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

equipaje, amparándose en los márgenes de selectividad previstos en la normativa vigente para el control de equipajes.

Finalmente, declaró no conocer a Laura Belén Arrieta, bajo ninguna circunstancia.

f.- CALI, Cintia Vanesa (Legajo 29372):

En la declaración informativa, compareció asistida por su letrado de confianza.

Allí manifestó que en la fecha del hecho, cumplía funciones como guarda de pista.

En efecto, explicó que tras recibir la notificación oficial vía correo electrónico sobre el arribo de la aeronave matrícula N18RU, se dirigió a la pista a esperar su aterrizaje. Una vez detenidos los motores y abiertas las puertas de la aeronave — momento en que se constituye la denominada zona estéril—, personal de la firma transportista le exhibió la declaración del vuelo.

Al respecto, precisó que se verificó la coincidencia de los datos declarados en soporte papel, los cuales detallaban el transporte de "efectos personales", la presencia de dos tripulantes y de una única pasajera.

Relató que, tras el descenso de la tripulación y de la pasajera, procedió a efectuar la inspección ocular del interior y exterior de la aeronave, controlando a su vez la descarga del equipaje.

Una vez finalizada esa etapa, escoltó el vehículo habilitado de la compañía aérea que transportaba los bultos hasta el salón de arribos internacionales a fin de resguardar la esterilización del trayecto.

Aclaró que, una vez depositado el equipaje en las cintas correspondientes del salón, perdió contacto físico y visual con el mismo.

Finalmente, puntualizó que su última intervención consistió en ingresar por la puerta principal del espigón internacional para constatar que los pasajeros y tripulantes se sometieran al debido control migratorio, retirándose luego del sector para abocarse a la fiscalización de otros vuelos que le habían sido asignados por la jefatura.

3º) Que, a raíz de la profunda pesquisa desarrollada por este juzgado instructor, se logró reconstruir la siguiente secuencia fáctica:

a.- El día 26 de febrero de 2025, aproximadamente a las 8:15 horas de la mañana, arribó al aeropuerto Jorge Newbery la aeronave matrícula PRV-N18RU, procedente del aeropuerto OPA-LOCKA, Florida, Estados Unidos de América. A bordo del





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

avión se encontraba la tripulación conformada por José Luis **BRESCIANO** (Pasaporte AAF358819) y Juan Pablo **PINTO** (Pasaporte AAE091655), junto con la pasajera Laura Belén **ARRIETA** (Pasaporte AAJ206026). Todos ellos, empleados de la firma OCP TECH.

b.- Una vez arribado el avión, se acercó Cintia **CALI**, guarda de la Oficina Control de Pista de la D.G.A. y el Oficial Principal José Flores Herbas de la Patrulla Plataforma IV de la P.S.A. a efectos de realizar los controles de rigor sobre los tripulantes, pasajeros y aeronave, cuyo resultado fue “Sin novedad”.

c.- En virtud de las declaraciones testimoniales de los tripulantes de la aeronave, **PINTO** y **BRESCIANO**, dentro de la misma habrían quedado en tránsito dos valijas con ropa perteneciente a **ARRIETA** y Víctor Germán **DU PLOOY**.

Sin embargo, tal circunstancia no fue registrada en ningún documento de la D.G.A o P.S.A.

d.- Surge de la declaración testimonial del Oficial Principal **FLORES HERBAS**, que Laura Belén **ARRIETA** descendió portando un teléfono celular que habría entregado a **CALI**, recibiendo de ésta una respuesta gestual afirmativa antes de su derivación al sector de arribos internacionales.

Sin embargo, tal circunstancia a pesar de no estar controvertida, no pudo ser corroborada o descartada por otra prueba, pese a los diversos requerimientos efectuados a las empresas prestatarias de telefonía celular, a la DAJUDECO y del doble análisis de cámaras realizado.

e.- La D.G.A. escoltó a la tripulación y pasajera hasta la terminal de arribos internacionales, donde, luego de atravesar los controles migratorios, pasaron la zona de control de equipajes.

En tal ocasión, personal aduanero, concretamente Cintia **CALI** y Silvana Mónica **ABALSAMO** (Firma Responsable (interina) de la División Aeroparque Metropolitano) le ordenaron a **ARRIETA**, **BRESCIANO** y **PINTO** que atravesaran un circuito que no poseía ningún tipo de control, pese a que en ese momento los pasos habilitados con control de escáner se encontraban efectivamente disponibles.

Seguidamente, ingresó un gran flujo de pasajeros al sector en cuestión y todos ellos tuvieron que atravesar los controles que, los nombrados precedentemente, no atravesaron.

f.- A raíz del análisis de registros filmicos, tanto del interior del aeropuerto como de la puerta de salida de la terminal de arribos internacionales por la cual se retiraron





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

tanto los pilotos como los tripulantes de la aeronave, se identificaron un total de (15) quince bultos, consistentes en:

- Colocados en cinta transportadora: (1) una funda negra con aparente forma de Guitarra; (1) mochila negra con ruedas; (1) dos valijas carry on negras; (1) valija grande color beige; (4) cuatro valijas medianas (tres de color negro y una Louis Vouitton); (1) una bolsa transparente; y, (1) una caja de impresora. (10 diez bultos)
- Transportados consigo al momento del ingreso a la terminal desde pista y realizar el control migratorio: (2) dos bolsas de mano rosas; (1) un bolso de mano tipo cartera rosa; (2) dos valijas de viaje. (5 cinco bultos)

En ese sentido, tanto de la distribución del equipaje advertida en los registros analizados al momento del retiro de la terminal aeroportuaria, así como también de las manifestaciones vertidas en el marco de las declaraciones testimoniales recibidas a los pilotos de la aeronave **BRESCIANO** y **PINTO**, es posible determinar -en principio- que:

- al piloto Juan Pablo **PINTO** le pertenecerían los siguientes equipajes: (1) una valija de vuelo; (1) una valija mediana color negra; (1) valija carry on; (1) una bolsa transparente; (1) mochila negra con ruedas; (1) una funda negra con aparente forma de Guitarra; y, (1) una caja de impresora. (**7 siete bultos**)
- al piloto José Luis Donato **BRESCIANO** le pertenecerían los siguientes equipajes: (1) una valija de vuelo; (1) una valija mediana color negra. (**2 dos bultos**)
- a la pasajera Laura Belén **ARRIETA** le pertenecerían los siguientes equipajes: (1) una valija grande color beige; (1) una valija mediana color negra; (1) una valija Louis Vuitton; (2) bolsas de mano rosas; (1) un bolso de mano tipo cartera rosa. (**6 seis bultos**)

Corresponde destacar que, en la Declaración General de Vuelo, firmada por Fernando **Carretoni**, guarda del punto aduanero, consignó de manera escrita, a las 8:40 del 26/02/2025, el ingreso de cinco (5) bultos correspondientes a la tripulación y la pasajera. Ello, demuestra las inconsistencias entre los registros oficiales de la D.G.A. y la realidad de los hechos, reconstruida a raíz de la pesquisa.

g- Una vez realizados dichos controles, el piloto Juan Pablo **Pinto** regresó al aeropuerto, donde fue trasladado hasta la rampa del avión, a fin de dejarlo cerrado con llave para que pudiera ser ingresado al hangar.

Sin embargo, tal circunstancia no surge de los registros aportados por la D.G.A. o P.S.A.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

h.- La aeronave permaneció en territorio nacional desde su arribo hasta su egreso el 5 de marzo de 2025. La misma quedó bajo resguardo en el hangar de la firma Royal Class.

Al respecto, se destaca el escaso control sobre la misma en el ámbito aeroportuario. Ninguno de los órganos de contralor dentro del aeropuerto tiene cámaras de vigilancia o procedimientos de sellado que permitan corroborar que las aeronaves bajo resguardo queden efectivamente cerradas.

A su vez, las cámaras de vigilancia aportadas por la empresa privada Just Flight S.A. revelan filmaciones parciales con huecos temporales donde no es posible observar ni monitorear de manera continua el estado ni la posición de la aeronave durante su estadía en el ámbito aduanero.

Los referidos déficits cobran especial relevancia en el caso, dado que dentro de la aeronave permanecían dos valijas que, en ningún momento, fueron registradas o advertidas en documentos oficiales o en las testimoniales brindadas por los agentes de la D.G.A. y P.S.A.

i.- Con fecha 5 de marzo de 2025 el avión matrícula N18RU despegó del Aeroparque Jorge Newbery con destino final París-Le Bourget, Francia, realizando una escala previa en Tenerife Sur, Reino de España.

En esa oportunidad, dentro del avión viajaron los dos tripulantes (José Luis Donato **Bresciano** y Juan Pablo **Pinto**) y a dos pasajeros (Laura Belén **Arrieta** y Víctor Germán **Du Plooy**).

De la inspección de la aeronave previo a su partida, participó de su inspección el Oficial Ayudante Matías **DENTI**, de la Patrulla Plataforma IV, quien manifestó que dentro del avión no identificó equipajes, más allá de los que portaba la tripulación. Es decir, no se hallaron en el interior de la aeronave las dos valijas vinculadas a **ARRIETA** y **DU PLOOY**.

4º) Que, conforme fuera referido en el punto **16**, el Ministerio Público Fiscal presentó un dictamen, en el cual realizó un análisis de todas las pruebas agregadas al expediente hasta ese momento, en contraste con la normativa vigente para los hechos bajo investigación, determinó una serie de inconsistencias que a continuación serán detalladas y sugirió diversas medidas investigativas, todas las cuales fueron ordenadas de manera inmediata por este juzgado, por adherir y compartir en pleno con los fundamentos y conclusiones allí arribadas.

En lo sustancial, toda vez que el racconto de la investigación fue detallado en el considerando **2º**, entiendo pertinente agregar al presente resolutorio las inconsistencias





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

detectadas por el órgano acusador, las cuales fundamentan la parte dispositiva del presente resolutorio.

“5. CONCLUSIONES PRELIMINARES.

a. Consideraciones sobre el régimen de control en vuelos privados. Si bien los vuelos privados están sujetos a los controles establecidos por la normativa vigente (tanto en materia de seguridad como aduanera y migratoria), la operatoria concreta de la aeronave matrícula N18RU evidenció limitaciones significativas en la implementación efectiva de dichos controles. El procedimiento aplicado se basó en la discrecionalidad, amparada en la ausencia de alertas previas o indicios específicos.

De lo analizado hasta el momento, durante las etapas de arribo, permanencia y partida de la aeronave, tripulación y pasajeros, no se observaron instancias de fiscalización exhaustiva ni registros documentales que acrediten inspecciones presenciales en áreas críticas.

En particular, se advierte que determinados espacios, como el acceso a hangares privados por parte de personas vinculadas a la operación de la aeronave, carecen de controles presenciales y registros verificables por parte de las autoridades competentes, constituyendo un potencial punto ciego que requiere especial atención.

La infraestructura aeroportuaria destinada a la aviación privada no siempre está equipada con dispositivos fijos de inspección, tales como escáneres o la presencia continua de personal aduanero o de seguridad, lo cual determina que la eficacia del control dependa en gran medida del protocolo vigente en cada aeropuerto y del nivel de supervisión ejercido por los organismos correspondientes.

Estas deficiencias, revelan una serie de vulnerabilidades operativas que, en ausencia de mecanismos de control más robustos, facilitan el encubrimiento de conductas irregulares o la elusión de controles por parte de los sujetos involucrados.

En resumen, más allá de la existencia de normas que regulan aspectos vinculados al control de aeronaves privadas, tripulación, equipaje y pasajeros, se identifican aspectos estructurales del régimen aplicable que limitan la trazabilidad y fiscalización integral de personas y bienes, en ausencia de mecanismos de supervisión permanentes, sistemáticos y coordinados.

b. Análisis preliminar del caso.

A partir del análisis de los elementos de conocimiento recabados hasta el momento, se valoró el cumplimiento -o eventual infracción- de la normativa aplicable por parte de los organismos intervinientes y de los operadores privados involucrados. Se identificaron los actores relevantes, las circunstancias de interés y posibles vulneraciones





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

al marco legal vigente. Como resultado preliminar, se destacan las siguientes observaciones:

• Se constató una omisión en el control del equipaje ingresado al país por los dos tripulantes y la pasajera al momento del arribo de la aeronave, cuya causa no ha podido ser determinada con certeza hasta el momento. No se descarta, como hipótesis, la existencia de una instrucción externa que habría condicionado el desarrollo de los procedimientos previstos.

• No se hallaron registros oficiales que acrediten la existencia de un control continuo sobre la aeronave durante su permanencia en el hangar de la firma Royal Class, ni documentación que garantice su inmovilización e inviolabilidad durante dicho período. Para un desarrollo de este punto, véase el apartado 4.2.2: Condiciones de resguardo y vigilancia de la aeronave durante su permanencia en el hangar.

• Se detectaron inconsistencias en los registros migratorios vinculados a los tripulantes y pasajeros que abordaron el vuelo de salida el día 5 de marzo de 2025, lo cual afecta la trazabilidad y control de los movimientos de personas. El desarrollo específico de estas inconsistencias puede consultarse en el apartado 4.3.2: Inconsistencias detectadas en la información migratoria.

• Se detectaron inconsistencias vinculadas al origen del vuelo.

La aeronave arribó al Aeroparque “Jorge Newbery” el 26 de febrero de 2025, a las 08:15 horas, presuntamente procedente del aeropuerto de Fort Lauderdale (KFLL) o del aeropuerto de Opa-locka (KOPF), ambos ubicados en Florida, Estados Unidos. Según consta en la Declaración General de Vuelo, el aeropuerto de origen informado fue Fort Lauderdale (KFLL).

Sin embargo, a partir del análisis de diversa documentación incorporada tanto a este expediente como al expediente judicial, no se pudo confirmar con certeza si la aeronave efectivamente partió desde dicho aeropuerto o desde el aeropuerto de Opa-locka (KOPF). Esta duda se origina en mensajes de WhatsApp enviados por el propio piloto al personal de la empresa Royal Class —aportados en sede judicial”.

Si bien algunas cuestiones fueron zanjadas en virtud de la investigación (como el aeropuerto de origen o los datos cargados erróneamente en la base de datos de Migraciones), lo cierto es que resultaría pertinente encomendar a los organismos públicos vinculados a la logística aeroportuaria, la adopción de medidas que eliminen por completo los márgenes de error, por tratarse de una materia -control de la actividad aeroportuaria, migratoria, seguridad y control aduanero- que obliga a actuar con extrema responsabilidad.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

5º) Que, dentro de dicha actividad reconstructiva, adquirió particular relevancia la declaración del Oficial Principal José Flores **Herbas**, integrante de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

El nombrado efectuó un control visual dentro de la aeronave investigada al momento de su arribo, sobre lo cual no detectó nada inusual, pero refirió haber observado un comportamiento inusual al momento del arribo, consistente en que la pasajera Laura Belén **Arrieta** descendió portando un teléfono celular que habría entregado a una agente aduanera -luego identificada como de apellido **Cali-**, recibiendo de ésta una respuesta gestual afirmativa antes de su derivación al sector de arribos internacionales. Tal observación motivó una línea específica de investigación tendiente a identificar a la agente involucrada, reconstruir su actuación funcional y verificar eventuales comunicaciones o coordinaciones relevantes durante la franja horaria crítica.

Concretamente, preguntado que fue por el suscripto para que dijera si algún aspecto de la inspección visual realizada le llamó la atención, contestó: *“No, de la inspección visual no hubo nada que me llamara la atención. Lo que si me resultó fuera de lo usual fue que en este caso no llevaron a la pasajera rápido a la zona de arribos internacionales, ni bajaron el equipaje con la celeridad habitual, sino que se demoró bastante, por lo menos 15, 20 minutos. Yo me encontraba adentro del móvil esperando que se retiraran, pero ellos continuaban ahí charlando, tanto el personal de aduana como la tripulación, y señalaban los equipajes de la bodega. En ese momento, hablaban entre ellos y yo ya me había comunicado con “vuelos privados”, ví que descendió la pasajera con un celular, no sé si era de ella o de otra persona, y se lo dio a la señorita de Aduana, yo no sé cómo se llamaba la aduanera, no tengo esa información, hablaron unos segundos, ví que la chica de aduana hizo un gesto de “okey” y se la llevaron para la zona de arribos internacionales. En ese momento, yo me alejé de la posición en la que se encontraba la aeronave y volví al frente de las posiciones a visualizar la plataforma.”* (Confr. Documento “ACTA AUDIENCIA TESTIMONIAL FLORES HERBAS - OFICIAL PSA PATRULLA IV” a fojas 83/85).

6º) Que, conforme fuera indicado previamente, el análisis de las videgrabaciones disponibles permitió advertir severas deficiencias estructurales en el sistema de registración visual existente al momento de los hechos: interrupciones, cambios de encuadre, baja resolución, escasa cobertura, movimientos operativos de terceros y limitaciones técnicas que impidieron observar con precisión suficiente los movimientos desarrollados junto a la aeronave, particularmente en lo relativo a carga, descarga y manipulación de equipaje.

Frente a ello, este Tribunal requirió la totalidad de registros disponibles, dispuso su análisis integral por parte de la Policía Federal Argentina y efectuó un control





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

autónomo reforzado, agotando razonablemente las posibilidades técnicas de reconstrucción disponibles.

7º) Que, esa tarea permitió individualizar, entre otros intervinientes, a Silvana Mónica **Abalsamo**, quien se desempeñaba como firma responsable interina del punto de ingreso aduanero, con presencia funcional en el sector de recepción y egreso de los pasajeros, así como a Cintia Vanesa **Cali**, agente que intervino directamente en el control inicial de la aeronave.

A partir de ello, el juzgado profundizó líneas específicas de investigación sobre sus actuaciones, competencias, decisiones funcionales y comunicaciones, por tratarse de funcionarias vinculadas al punto neurálgico de control que, en los hechos, culminó con el egreso de pasajeros y equipaje sin verificación por escáner, extremo particularmente central, pues de haberse efectuado tal control técnico se habría contado probablemente con evidencia objetiva de máxima relevancia para determinar con precisión qué transportaban los pasajeros. Sin embargo, pese a la profundidad de las medidas desarrolladas, no se incorporó hasta el presente prueba objetiva suficiente que permita afirmar, con el grado de probabilidad requerido, que **Abalsamo**, **Cali** o superiores jerárquicos hubieran impartido o ejecutado órdenes concretas destinadas a sustraer deliberadamente a los pasajeros del control aduanero con finalidad típicamente ilícita.

8º) Que, en ese marco, reviste singular relevancia la declaración testimonial de Marcelo Fabián Lista, Jefe de la División Aeroparque de la Dirección General de Aduanas, quien aportó precisión técnica, funcional y normativa respecto del régimen de control aplicable a aeronaves privadas provenientes del exterior. El nombrado explicó que el sistema aduanero vigente para tales supuestos se estructura sobre la base de controles de rutina, documentación obligatoria, sistema E-SEFIA, órdenes de procedimiento, selectividad reglada, claves de riesgo, alertas específicas de la Subdirección de Control Aduanero y facultades operativas expresamente reconocidas al servicio aduanero por la normativa aplicable -incluyendo disposición 255-AFIP, Instrucción 1/2024, Resolución General 3991-E/2017 y arts. 160 y concordantes del Código Aduanero-.

MARCO NORMATIVO APLICABLE AL CONTROL DE AERONAVES PRIVADAS

Corresponde precisar el contenido de cada una de las normas aplicables al procedimiento de control aduanero desarrollado sobre la aeronave matrícula N18RU, conforme surge de lo informado por la Dirección General de Aduanas a lo largo de las presentes actuaciones (cfr. considerando 2º, puntos 1.4, 6.2 y 18).

a) Disposición N° 255 (AFIP), del 6 de diciembre de 2022: El control que realiza el personal de la Oficina Control de Pista se circunscribe a lo dispuesto en el Anexo





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

B16 de esta norma, que le asigna como acción "efectuar el control selectivo sobre los medios de transporte y mercaderías", comprendiendo —entre otras— las tareas de realizar controles selectivos de aeronaves que arriben del exterior, controlar en forma selectiva la descarga de sus bodegas y el acompañamiento de la mercadería hasta su ingreso a depósito, y controlar en forma selectiva los puestos de control de vehículos que ingresen o egresen a plataforma (cfr. considerando 2°, punto 6.2).

b) Instrucción N° 1/2024 de la Dirección Aduana de Ezeiza (DI ADEZ): Esta instrucción establece la metodología aplicable para la selección de aeronaves sujetas a control (cfr. considerando 2°, punto 18), habiendo sido en función de ella que se emitieron las órdenes de procedimiento del sistema E-SEFIA N° 25R81OPR2076134K (arribo) y 25R81OPR2076336Y (egreso), vinculadas a la aeronave matrícula N18RU, ambas registradas como "sin novedad" (cfr. considerando 2°, puntos 1.4, 6.2 y 18).

c) Resolución General AFIP N° 3991-E/2017: Esta norma establece los lineamientos para la verificación física de pasajeros y su equipaje en función de los perfiles de riesgo elaborados por la Subdirección de Control Aduanero, contemplando el control selectivo —no exhaustivo— de aquellos equipajes que no excedan la franquicia declarada, salvo alerta específica de dicha Subdirección o coincidencia con la clave de control fijada para el día (cfr. considerando 2°, punto 1.4).

d) Artículo 160 del Código Aduanero (Ley 22.415): Esta norma exige al despachante de la aeronave la presentación de la declaración jurada en la que constan pasajeros, tripulantes y, de corresponder, el manifiesto de carga (cfr. considerando 2°, punto 1.4).

La reseña efectuada, se desprende que el sistema de control aduanero aplicable a los vuelos privados se estructura, precisamente, sobre la base de la selectividad reglada -y no del control exhaustivo indiscriminado-, extremo que resulta relevante a los fines de la valoración que se efectúa en el considerando siguiente.

En ese orden de ideas, corresponde señalar que la sola constatación de irregularidades o incumplimientos de la normativa aduanera no permite, por sí misma, afirmar la configuración del delito de contrabando. En efecto, no toda infracción al régimen aduanero adquiere relevancia penal, pues para ello resulta necesario verificar la concurrencia de los elementos objetivos y subjetivos exigidos por el tipo penal y, en particular, que la conducta desplegada haya tenido aptitud para impedir o dificultar, mediante ardid o engaño u otra de las modalidades legalmente previstas, el adecuado ejercicio de las funciones de control que la ley atribuye al servicio aduanero.

De tal modo, las anomalías detectadas podrán eventualmente generar las consecuencias administrativas o infraccionales que correspondan, pero no resulta





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

jurídicamente admisible derivar de su sola existencia, y sin la acreditación de aquellos extremos adicionales, la configuración de un ilícito penal aduanero.

Debe añadirse que el régimen normativo aplicable al control de aeronaves no estructura la actividad del servicio aduanero sobre la base de procedimientos de intensidad rígida, uniforme e invariable para todos los vuelos, sino mediante un sistema de fiscalización selectiva que reconoce a la autoridad competente un margen de apreciación técnica y operativa respecto de la modalidad y profundidad del control a efectuar en cada caso.

Tal facultad no importa, desde luego, una potestad discrecional irrestricta o desvinculada de parámetros normativos, sino el ejercicio de competencias regladas cuyo concreto despliegue depende de factores tales como criterios de selectividad, perfiles de riesgo, claves operativas, alertas específicas y demás elementos de información disponibles al momento de la intervención.

En efecto, conforme surge de la normativa y de la prueba producida en autos, las funciones asignadas a la Oficina Control de Pista comprenden expresamente la realización de controles selectivos sobre las aeronaves provenientes del exterior, así como sobre la descarga de sus bodegas y los vehículos que ingresan o egresan de plataforma.

A su vez, la Instrucción 1/2024 contemplada en las actuaciones establece mecanismos de determinación del control vinculados con claves, alertas provenientes de las áreas especializadas y análisis efectuados en zona primaria aduanera. De ello se desprende que la ausencia de una inspección física exhaustiva, de apertura de la totalidad de los equipajes o de utilización de medios tecnológicos de control respecto de un vuelo determinado no puede ser considerada, aisladamente, como un apartamiento ilegítimo de las obligaciones funcionales del servicio aduanero, pues tales medidas integran un sistema cuya intensidad es, por definición normativa, selectiva y variable.

Por consiguiente, el juicio acerca de la regularidad de la actuación aduanera no puede construirse retrospectivamente a partir de la sola circunstancia de que, con posterioridad, hubiera podido considerarse conveniente la realización de controles más intensos. Para atribuir relevancia jurídica a la opción operativa adoptada resulta necesario demostrar que aquella excedió el margen de apreciación reconocido por la normativa aplicable y obedeció a una desviación funcional, arbitrariedad, incumplimiento deliberado de una obligación concreta o propósito de facilitar la elusión del control.

En ausencia de tales extremos, la elección entre distintas modalidades de fiscalización legalmente disponibles constituye una decisión técnico-operativa propia del





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

sistema de selectividad aduanera y no puede convertirse, ex post facto, en fundamento suficiente para inferir una maniobra ilícita.

9º) Que, particularmente, dicha testimonial permitió establecer que, en el caso de vuelos privados, la Aduana posee facultades de control amplias, incluyendo inspecciones visuales, controles documentales, selectividad aleatoria, selectividad por perfil de riesgo, claves diarias, alertas específicas o controles exhaustivos, según las circunstancias operativas y regulatorias del caso, de modo tal que la ausencia de escáner o de control físico integral respecto de determinados pasajeros o equipajes no constituye, por sí sola, una anomalía automáticamente ilícita, sino una modalidad legalmente posible dentro del sistema de control selectivo, salvo la concurrencia de elementos adicionales que acrediten desviación funcional o maniobra dolosa.

10º) Que, en esa inteligencia, Marcelo **Lista** explicó que respecto de la aeronave N18RU se aplicaron procedimientos de rutina, control visual, registración documental, constatación de efectos personales y registración “sin novedad” en el sistema de fiscalización, indicando incluso que el guarda interviniente dejó constancia manual del ingreso de cinco bultos correspondientes a la pasajera. Ello no excluye las inconsistencias advertidas, pero sí impone distinguir jurídicamente entre posibles déficits de trazabilidad, irregularidades administrativas o decisiones operativas cuestionables, por un lado, y la acreditación de una maniobra típica de contrabando, por el otro.

En este punto, resulta necesario efectuar una distinción que adquiere particular relevancia para la adecuada subsunción jurídica de los hechos investigados. La existencia de irregularidades, omisiones o apartamientos respecto de los procedimientos previstos por la normativa aduanera no determina, por sí sola, la configuración del delito de contrabando. En efecto, el artículo 863 del Código Aduanero no reprime cualquier incumplimiento de las disposiciones que regulan la actividad aduanera, sino aquella conducta que, mediante ardid o engaño, impida o dificulte el adecuado ejercicio de las funciones que las leyes acuerdan al servicio aduanero para el control sobre las importaciones y las exportaciones. De allí que la constatación de una irregularidad administrativa, de un déficit en la trazabilidad, de una omisión registral o incluso de un apartamiento de los procedimientos reglamentariamente establecidos no permita, sin otros elementos de convicción, trasladar automáticamente la cuestión al ámbito penal.

Tal conclusión responde, además, a la propia estructura del sistema represivo previsto por el Código Aduanero, que distingue entre delitos e infracciones aduaneras y exige, para la configuración del contrabando, una afectación concreta de las funciones específicas de control que constituyen el bien jurídico protegido. En tal sentido, la jurisprudencia ha descartado aquellas interpretaciones meramente formales que conduzcan a considerar contrabando toda infracción vinculada con un control atribuido al servicio





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

aduanero, pues lo jurídicamente relevante es determinar si la conducta investigada tuvo entidad para impedir o dificultar el ejercicio de aquellas funciones específicas y si concurrieron los restantes elementos objetivos y subjetivos exigidos por el tipo penal.

Aplicados tales principios al caso bajo examen, las inconsistencias advertidas durante la investigación —aun cuando pudieran revelar déficits operativos, documentales o administrativos susceptibles de valoración en las respectivas esferas de responsabilidad— no resultan suficientes para demostrar la existencia de una maniobra deliberadamente orientada a sustraer mercadería al control aduanero o a impedir o dificultar dicho control en los términos exigidos por los artículos 863 y concordantes del Código Aduanero. Sostener lo contrario importaría equiparar una irregularidad aduanera con un delito de contrabando y, con ello, extender el ámbito de aplicación de la norma penal más allá de los límites impuestos por los principios de legalidad, tipicidad, lesividad y ultima ratio.

11º) Que, paralelamente, mediante el análisis integral de imágenes, testimonios y documentación, se logró reconstruir con razonable precisión la cantidad de bultos transportados —quince en total—, su distribución prima facie entre tripulación y pasajera, y la existencia de equipaje declarado en tránsito, permaneciendo determinadas valijas dentro de la aeronave conforme el régimen normativo invocado.

Si bien la ausencia de registros de escáner impide certeza absoluta sobre el contenido específico, la valoración conjunta de imágenes, características externas observables, declaraciones de pilotos, documentación y contexto permite sostener, con la prudencia propia de esta etapa, que lo transportado aparece prima facie más compatible con equipaje, efectos personales y elementos propios de desplazamiento internacional que con mercadería ostensiblemente identificable como carga comercial típica, sin perjuicio de la imposibilidad de clausurar definitivamente otras hipótesis hasta tanto se reciba la cooperación internacional pendiente.

12º) Que una de las líneas investigativas más profundas fue la vinculada a comunicaciones telefónicas. En coincidencia con el Ministerio Público Fiscal, este Tribunal dispuso la identificación de la agente Cintia Vanesa **Cali**, la reconstrucción de titularidades telefónicas, la obtención de registros de llamadas, tráfico de datos y mensajes vinculados a Laura Belén Arrieta, Silvana Mónica Abalsamo, Ronaldo Humberto Basiluk y demás funcionarios relevantes, logrando acreditar actividad de datos y una comunicación concreta entre funcionarios aduaneros durante el lapso de permanencia de la aeronave en pista.

Sin embargo, aun cuando tales contactos fueron objetivamente constatados, no se incorporó hasta la presente evidencia suficiente para vincularlos, con el estándar requerido, a una maniobra concreta de facilitación, encubrimiento o sustracción deliberada del control aduanero.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

En torno a la comunicación telefónica registrada a las 08:42:04 horas del día 26 de febrero de 2025 entre el abonado de Cintia Vanesa **CALI** y el correspondiente a Ronaldo Humberto **BASILUK** (DNI N° 22.830.561), cabe destacar que, si bien pudo establecerse la identidad y la calidad de agente de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de este último, no se ha logrado hasta el momento acreditar que dicho contacto guarde vinculación temporal, funcional u operativa con los hechos investigados, ni que este último hubiera tenido intervención directa en los controles practicados sobre la aeronave, tripulación o pasajeros del vuelo N18RU. En tales condiciones, y sin perjuicio de que dicho extremo pueda ser eventualmente profundizado por el tribunal que resulte competente en caso de contarse con nuevos elementos, no se advierten al día de la fecha razones objetivas suficientes para incluirlo entre los funcionarios cuyos testimonios se remiten en el punto dispositivo VIII de la presente.

Por su parte, también se identificó una comunicación telefónica entrante a Silvana Mónica **ABALSAMO**, por parte de Marcelo Fabián **LISTA**, superior jerárquico de la primera, registrada a las 08:35:33 horas del día 26 de febrero de 2025, con una duración de 37 segundos (Confr. punto 34).

Sin embargo, resulta técnicamente imposible conocer el contenido de aquella comunicación. Es por ello que, el análisis e investigación de las conductas desarrolladas por parte del personal de la D.G.A. que pudieran relacionarse con incumplimientos a sus deberes en carácter de funcionarios públicos, serán objeto de investigación de la justicia federal a quien se dará intervención mediante la extracción de los testimonios pertinentes.

Finalmente, no se identificaron comunicaciones telefónicas entrantes o salientes por parte de Laura Belén **ARRIETA**, hipótesis central referida en el considerando 5°).

Cabe entonces aclarar respecto a las medidas desarrolladas respecto al llamado realizado por Laura Belén **ARRIETA** al momento de descender de la aeronave. Resultado probatorio. (Determinación de su existencia, identificación del interlocutor y contenido de la comunicación)

En primer lugar, como resultado de una de las tantas declaraciones testimoniales ordenadas por el Juzgado, José Alfredo **FLORES HERBAS** (funcionario de la Policía de Seguridad Aeroportuaria), quien al momento del hecho investigado cumplía funciones en la “Patrulla IV”, encargado del control del vuelo privado al momento de su arribo a territorio nacional, expresó que Laura Belén **ARRIETA** habría descendido de la aeronave con un teléfono celular, el cual habría sido entregado al personal aduanero apostado al pie de aquella.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

El trabajo de investigación desarrollado por el Juzgado logró, asimismo, identificar a esa persona como la agente aduanera Cintia Vanesa **CALI**.

A partir de dicha manifestación del testigo **HERBAS**, se realizaron minuciosos análisis de la totalidad de los registros filmicos obtenidos respecto de la franja horaria de arribo del vuelo, específicamente sobre la ubicación exacta donde el testigo indicó que se habría producido la entrega del teléfono a la agente aduanera.

En primer lugar, se pudo determinar que las cámaras utilizadas por la fuerza policial en el ámbito aeroportuario (P.S.A.) y por la empresa AA2000 para la organización de los vuelos no cuentan con la calidad mínima necesaria para la identificación de dichos movimientos. Ello se verifica tanto en los informes recibidos como en la visualización del material obtenido por parte del propio Juzgado.

En ese orden, pudo establecerse que la cámara que habría tenido mayor aptitud para comprobar, mediante imágenes, la eventual entrega del teléfono por parte de **ARRIETA** a **CALI** es un dispositivo móvil cuyo direccionamiento es modificado a distancia por los operadores de AA2000 para la organización del aeropuerto. No obstante ello, de las constancias analizadas surge que dicha cámara no se encontraba orientada en forma permanente hacia el sector donde se habría producido el encuentro, registrándose lapsos en los que su enfoque se dirigía a otras áreas operativas. En ese contexto, la calidad de la imagen captada por la cámara móvil —sumada a su variabilidad de orientación— no permite visualizar con precisión si se produjo la entrega del teléfono, ni constatar la existencia de una comunicación telefónica entre los involucrados, ni tampoco descartar que, durante los intervalos en que la cámara no estuvo dirigida hacia la aeronave, se hubiera verificado alguna interacción de esa naturaleza.

Cabe destacar que la totalidad de las cámaras del aeropuerto son instaladas, mantenidas y operadas por la empresa AA2000, la cual comparte las imágenes captadas con la P.S.A. para la realización de las tareas propias de dicha fuerza. (Corresponde remitirse en un todo a los informes de análisis de las Cámaras incorporados al expediente)

En paralelo al análisis de las cámaras de videovigilancia, el Juzgado, previo determinar el número de teléfono y la compañía prestataria utilizada por **ARRIETA**, solicitó a TELECOM PERSONAL los registros de llamadas y mensajes entrantes y salientes, así como toda la información disponible respecto de la utilización y el flujo de datos del teléfono de la mencionada.

Una vez recibida la información, fue remitida a la Policía Federal Argentina para su análisis, a fin de determinar si de aquellos registros surgían comunicaciones realizadas durante el período en que la nombrada permaneció dentro del aeropuerto. Dicho análisis arrojó resultado negativo, en tanto no se registraron llamadas telefónicas ni





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

mensajes de texto durante ese período. Sin perjuicio de ello, y a pedido del Juzgado, la prestataria informó que sí se registró la utilización del servicio de datos.

En este punto, debe destacarse que, de la información que se desprende del informe emitido por TELECOM PERSONAL respecto de los registros de datos, no es posible determinar la finalidad de dicha utilización.

Es decir, no puede establecerse si los datos fueron utilizados para:

- a) redes sociales (Instagram, Facebook, Twitter, TikTok, etc.);
- b) aplicaciones de mensajería (WhatsApp, Signal, Zangi, Threema, Telegram, etc.);
- c) navegadores web (Safari, Chrome, Firefox, etc.);
- d) motores de búsqueda (Google, Yahoo, Bing, Ecosia, etc.);
- e) plataformas de streaming (Netflix, Amazon, Disney, HBO, etc.); u otras aplicaciones que utilicen datos móviles.

Ahora bien, objetivamente la prestataria indicó, respecto de los 15 registros de utilización de datos informados durante el período solicitado, la siguiente información técnica: “número telefónico”, “IMEI”, “IMSI”, “fecha”, “hora”, “duración” (de la utilización de los datos), “IP”, “IP Dual Stack”, “volumen”, “celda”, “celda dirección”, “celda localidad” y “celda provincia”.

En ese sentido, ninguno de los datos contenidos en dicha información permite determinar si **ARRIETA** mantuvo contacto con terceras personas a través de aplicaciones de mensajería ni, en su caso, identificar debidamente a dichas personas.

No obstante el resultado negativo de la información obtenida, el Juzgado insistió en el intento por determinar la existencia del llamado, el interlocutor, y el eventual contenido, para lo cual requirió colaboración a la DAJUDECO. Por su intermedio se requirió a la empresa TELECOM los datos de tráfico correspondientes a la línea 11-6623-1878 (pertenciente a ARRIETA) para el período indicado, y que se informe la finalidad de su utilización, en particular si dichos datos fueron empleados para la realización de llamadas de voz mediante aplicaciones de mensajería.

Como resultado de aquella medida, la empresa TELECOM PERSONAL informó que **NO ES TÉCNICAMENTE POSIBLE** determinar el contenido ni el tipo de comunicación (por ejemplo, llamadas de WhatsApp u otras aplicaciones) a partir de los registros GPRS, ya que solo se registran sesiones de datos IP sin identificar contenido, origen o destino específico. (Se adjunta copia del informe recibido)





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Esta problemática no se origina únicamente en la presente investigación, sino que constituye una limitación aún no resuelta desde el punto de vista tecnológico por parte de las prestatarias para la investigación penal llevada adelante por la justicia argentina contra el crimen organizado.

En casos en los que se investigan delitos complejos, tales como contrabando, narcotráfico, lavado de activos, corrupción, entre otros, se advierte la misma limitación, que establece un obstáculo concreto a la eficacia en la obtención de prueba y, particularmente, en la identificación de terceras personas vinculadas a los hechos investigados.

En ocasiones, para contrarrestar esta realidad, el juzgado ordena a la prestataria de que se trate, que cese por un período de tiempo el uso de la red de datos de un determinado teléfono investigado, para obligar a su usuario a utilizar la red celular. De ese modo, y con el teléfono intervenido, lograr obtener pruebas respecto a sus interlocutores y contenido de sus conversaciones.

En la mayoría de los casos, las organizaciones criminales adoptan medidas de protección frente a eventuales investigaciones y, en lo que respecta a las comunicaciones, la utilización de aplicaciones de mensajería a través de redes de datos móviles se ha convertido en regla.

En casos más sofisticados, se observa el uso de sistemas de encriptación, el empleo de VPN (Virtual Private Network o “Red Privada Virtual”), teléfonos satelitales, comunicaciones punto a punto (peer-to-peer) y otras tecnologías que actualmente dificultan, tanto en la Argentina como a nivel global, la captación de comunicaciones y sus registros mediante los sistemas de investigación judicial.

Volviendo al caso sometido a estudio, no obstante la respuesta de Telecom, el 20 de marzo del 2026, se insistió a la Dajudeco requiriéndole se sirva informar si es posible determinar la finalidad de la utilización de aquellos datos, particularmente si fueron utilizados para realizar llamadas de voz mediante aplicaciones de mensajería y, en su caso, identificar la línea utilizada por su interlocutor. Su resultado confirma la imposibilidad material de determinar a qué servicio corresponde el uso de datos del teléfono de Arrieta.

En otro orden, debe dejarse aclarado el motivo jurídico por el cual no se convocó a prestar declaración testimonial, bajo juramento de decir verdad, a la agente aduanera Cintia Vanesa CALI, a fin de que informara con quién habría mantenido la comunicación telefónica que, según la hipótesis analizada, le habría sido facilitada por Laura Belén ARRIETA.

Tal medida resulta jurídicamente improcedente. Ello así por cuanto CALI no reviste la calidad de testigo en la presente investigación, sino que, por el contrario, su conducta constituye uno de los objetos de investigación, en tanto podría haber intervenido,





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

en su condición de funcionaria pública, facilitando un eventual hecho de contrabando o incumpliendo los deberes inherentes a su cargo. Dos hechos bien distintos que pueden recaer bajo la órbita del ordenamiento jurídico penal.

En tales condiciones, el ordenamiento procesal impide recibirle declaración testimonial, toda vez que ello importaría exigirle que declare bajo juramento de decir verdad respecto de hechos que eventualmente podrían comprometer su propia responsabilidad penal. La única declaración que eventualmente podría recibírsele es la prevista para el imputado, esto es, la declaración indagatoria, oportunidad en la cual no presta juramento de decir verdad y goza del derecho constitucional de guardar silencio, pudiendo incluso negarse a declarar, sin que ello pueda ser valorado en su contra.

Dichas garantías encuentran fundamento en el artículo 18 de la Constitución Nacional y en los tratados internacionales de derechos humanos con jerarquía constitucional (art. 75 inc. 22 C.N.), que consagran el principio *nemo tenetur se ipsum accusare*, conforme al cual ninguna persona puede ser obligada a declarar contra sí misma ni a confesarse culpable. La garantía de no autoincriminación constituye una manifestación esencial del derecho de defensa en juicio y de la presunción de inocencia, razón por la cual impide que quien se encuentra sometido a investigación penal sea compelido a aportar elementos que puedan contribuir a su propia incriminación.

Cabe agregar que, para convocar a una persona a prestar declaración indagatoria, no basta la mera existencia de sospechas o conjeturas, sino que deben verificarse los presupuestos establecidos en el artículo 294 del Código Procesal Penal de la Nación, esto es, que existan motivos bastantes para sospechar que ha participado en la comisión de un delito. Mientras ese estándar probatorio no se encuentre satisfecho, la convocatoria a prestar declaración indagatoria resulta legalmente improcedente.

En consecuencia, la omisión de recibir declaración testimonial a CALI no obedeció a una decisión discrecional del Juzgado ni implicó desatender una medida de prueba útil, sino al estricto cumplimiento de las garantías constitucionales y de las normas procesales vigentes. Proceder de otro modo habría importado vulnerar derechos fundamentales de una persona investigada y generar un acto procesal manifiestamente inválido en clara vulneración de postulados Constitucionales.

13º) Que para mayor abundamiento sobre el tópico que viene desarrollándose, en cuanto a la falta de recepción de declaración testimonial de la agente aduanera **CALI** y **ABALSAMO**, corresponde señalar que dicha medida no resultaba procedente.

Ello así, toda vez que de las constancias reunidas en autos surge la existencia de elementos que justifican examinar sus eventuales intervenciones en los hechos





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

investigados, particularmente en lo atinente a la posible facilitación del ingreso de los pasajeros involucrados sin la realización de los controles aduaneros pertinentes y al eventual uso del abonado telefónico identificado durante la pesquisa.

En tales condiciones, las nombradas no pueden ser convocadas en calidad de testigo, pues la recepción de una declaración testimonial exige la ajénidad del declarante respecto del hecho investigado. Por el contrario, al encontrarse sus conductas alcanzadas por la hipótesis investigativa desarrollada en las presentes actuaciones, correspondía resguardar las garantías propias de toda persona susceptible de resultar imputada, entre ellas el derecho de defensa y la prohibición de autoincriminación establecida en el artículo 18 de la Constitución Nacional, razones por las cuales la omisión de recibirles declaración testimonial no constituye una deficiencia investigativa sino una consecuencia necesaria de sus particulares situaciones procesales.

Admitir lo contrario hubiera importado obtener bajo juramento manifestaciones de una persona respecto de la cual pesaban sospechas concretas de participación en los hechos, en abierta contradicción con las garantías constitucionales que rigen el proceso penal.

Sin perjuicio de lo expuesto, corresponde efectuar una precisión adicional en torno a la comunicación telefónica entrante registrada a las 08:35:33 horas del día 26 de febrero de 2025 entre Marcelo Fabián LISTA y Silvana Mónica ABALSAMO, a diferencia del tratamiento dado al contacto CALI-BASILUK (Confr. considerando 12°, párrafo precedente).

En efecto, mientras que respecto de este último se constató la ausencia de vinculación temporal, funcional u operativa con los hechos investigados lo que determinó su exclusión de la presente remisión, en el caso de LISTA sí concurren, de manera objetiva, los tres extremos cuya inexistencia motivó aquella exclusión: (i) vínculo jerárquico-funcional directo, en tanto el nombrado revestía la calidad de Jefe de la División Aeroparque de la Dirección General de Aduanas y superior inmediato de ABALSAMO, Firma Responsable interina de esa misma dependencia; (ii) proximidad temporal, por cuanto la comunicación se ubica dentro del lapso en que, según lo declarado por el Oficial Principal Flores Herbas, la tripulación y la pasajera permanecieron demoradas junto a la aeronave, y en forma inmediatamente anterior a la decisión operativa de ABALSAMO de que aquéllos no atravesaran control alguno sobre sus equipajes (Confr. considerando 17°); y (iii) coincidencia de objeto funcional, en tanto la comunicación tuvo como destinataria a la propia funcionaria que adoptó la decisión cuestionada.

Es por ello que, a diferencia de lo resuelto respecto de Basiluk, no corresponde descartar a LISTA de la presente remisión, sin que ello importe, claro está, tener por acreditado el contenido de dicha comunicación ni su incidencia causal en la





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

decisión adoptada, extremos que, tal como fuera señalado, resultan técnicamente imposibles de establecer en esta sede y cuya valoración corresponderá al tribunal competente.

Asimismo, cabe dejar constancia de que ni el informe técnico aportado por LISTA obrante a fojas 331 ni su declaración testimonial prestada en estas actuaciones (Confr. considerandos 8°, 9° y 10°) contienen referencia alguna a la comunicación mantenida con ABALSAMO, circunstancia que encuentra explicación en la propia cronología del expediente: los registros de tráfico telefónico de la nombrada recién fueron requeridos por decreto del 06/04/2026 (punto 34) y su remisión se produjo con posterioridad a la incorporación del Sumario Administrativo 833/2025, del cual surge dicha declaración (punto 37, de fecha 14/07/2026).

En consecuencia, el nombrado no fue oportunamente confrontado con la existencia de aquel contacto, por lo que su inclusión en la presente remisión se funda exclusivamente en los indicios objetivos reseñados en el párrafo anterior, y no en explicación o silencio alguno de su parte al respecto.

Finalmente, resulta pertinente señalar que Marcelo Fabián LISTA prestó declaración testimonial tanto en sede judicial como en el marco del sumario administrativo referido bajo juramento de decir verdad, a diferencia de Silvana Mónica ABALSAMO y Cintia Vanesa CALI, respecto de quienes, por hallarse sus conductas ya alcanzadas por la hipótesis investigativa, se dispuso su citación bajo la modalidad de declaración informativa, con expresa salvaguarda de la garantía contra la autoincriminación (Confr. considerandos 13° y 14°).

Toda vez que la presente resolución remite testimonios respecto de LISTA en similares términos que los correspondientes a aquéllas, corresponde poner en conocimiento del tribunal que resulte competente esta circunstancia, a fin de que evalúe si la declaración testimonial oportunamente prestada por el nombrado conserva plena eficacia o si, por el contrario, la situación procesal actualmente delineada exige resguardar en su favor las mismas garantías reconocidas a los restantes funcionarios individualizados.

14°) Que, sin perjuicio de ello, en el marco del sumario administrativo 833/2025 de la Dirección General de Aduanas, se le recibió declaración informativa a Fernando Iván CARRETONI (Legajo N°32296-2), Abel Gabriel GONZALEZ (Legajo 28864-1), Marcelo Adrián RODRIGUEZ (Legajo 26513-6), Cintia Vanesa CALI (Legajo 29372), Silvana Mónica ABALSAMO (Legajo 25998-5) y, Hernán Gabriel ROBLEDÓ (Legajo 27938-2).

Cabe agregar que en aquellas declaraciones, la autoridad administrativa hizo saber expresamente a los comparecientes que no tenían obligación de declarar, que no





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

habría presunción en su contra en caso de negarse a ello y que se relevaba del juramento de decir verdad.

A efectos de evitar reiteraciones innecesarias, se hace expresa remisión al punto 37 de prueba, en el considerando 2°, donde se detalló lo declarado por cada uno de ellos.

En ese orden, se destaca que las declaraciones allí efectuadas no aportaron nuevos elementos de relevancia que permitan profundizar la investigación con relación al posible delito de contrabando aquí investigado.

Por el contrario, aquellas declaraciones demuestran que los sucesos bajo pesquisa se vincularían, principalmente, con incumplimientos de los deberes de funcionario público, como será explicado en los considerandos posteriores.

Sin perjuicio de ello, corresponde aclarar que los alcances probatorios de aquellas declaraciones informativas, deberá ser evaluada por el Juez en lo Criminal y Correccional Federal que resulte desinsaculado para intervenir en los testimonios que serán remitidos a esa sede judicial.

15°) Que también se exploraron líneas complementarias, incluyendo información anónima remitida al Ministerio Público Fiscal y cooperación con organismos especializados, sin que de ello emergieran, al estado actual, elementos de corroboración objetiva suficientes para superar el plano conjetural.

16°) Que, por consiguiente, la pesquisa permitió: a) reconstruir con significativa profundidad la secuencia fáctica relevante; b) identificar intervinientes, equipajes y movimientos; c) detectar inconsistencias funcionales y déficits sistémicos de control; d) verificar la inexistencia de registros técnicos ideales; e) profundizar líneas sobre agentes específicos (incluyendo Abalsamo, Cali y Basiluk); f) establecer el marco normativo de selectividad aduanera aplicable; y g) despejar hipótesis puramente especulativas.

Sin embargo, no permitió aún incorporar prueba objetiva suficiente para afirmar, con el grado de probabilidad exigido en esta etapa, la configuración típica de una maniobra de contrabando de importación en los términos del art. 863 y concordantes del Código Aduanero.

En este punto, pese a la amplitud de las medidas investigativas realizadas, se vislumbra como única posibilidad para la profundización de la pesquisa, la recepción de la información pendiente de remisión por parte de los Estados Unidos de América o, en su defecto, la introducción de nuevos elementos de prueba.





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

En otras palabras, no se ha corroborado la existencia de un ardid o engaño al Servicio Aduanero.

En lo que respecta a la exigencia típica del ardid o engaño previsto en el art. 863 del Código Aduanero, cabe señalar que no se ha acreditado en autos la existencia de una maniobra dirigida a impedir, dificultar o eludir el adecuado ejercicio de las funciones de control que incumben al servicio aduanero.

En efecto, la circunstancia de que hayan sido los propios funcionarios intervinientes quienes indicaron a los pasajeros y tripulantes que no atravesaran los controles habituales no permite, por sí sola, descartar en abstracto la hipótesis delictiva, en la medida en que ésta podría eventualmente configurarse mediante la connivencia de agentes públicos con los particulares involucrados.

Sin embargo, para que dicha hipótesis resulte típicamente relevante, resulta indispensable acreditar, cuando menos con el grado de probabilidad exigido en esta etapa: (i) la existencia de mercadería cuya introducción o egreso del país debiera someterse al control aduanero; y (ii) un acuerdo doloso entre particulares y funcionarios orientado a sustraer esa mercadería del control correspondiente.

En el estado actual de la pesquisa, ninguno de esos dos extremos ha podido ser establecido por cuanto se desconoce el contenido de los bultos que no fueron sometidos a escáner, y la gran cantidad de prueba suficiente recolectada tampoco permite sostener a esta altura la existencia de un acuerdo doloso entre los funcionarios que autorizaron el paso sin control y los pasajeros o tripulantes del vuelo.

Por consiguiente, la ausencia de acreditación de ambos elementos es lo que impide, en este momento procesal, tener por configurado el ardid o engaño exigido por el tipo penal.

Por tal motivo, resulta vital para la prosecución de la investigación, la información solicitada a través de los sistemas de cooperación internacional a los EEUU.

Si bien este Juzgado ha reiterado en diversas ocasiones el requerimiento de información, efectuado por intermedio de la D.G.A., lo cierto es que la producción de dicho informe depende exclusivamente de un órgano estatal de los Estados Unidos de América, ajeno a la jurisdicción de este juzgado.

17º) Que, pese a que en este proceso judicial no se ha logrado corroborar, de momento, una maniobra de contrabando de importación en los términos del art. 863 y concordantes del Código Aduanero, lo cierto es que las particulares circunstancias del caso sí habilitan la posible comisión de delitos ajenos a la exclusiva y excluyente materia





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

especial que habilita el ejercicio jurisdiccional por parte de este fuero Federal en lo Penal Económico, consistentes en incumplimientos a los deberes de funcionarios públicos.

Al respecto, pese a los diversos requerimientos efectuados a lo largo de la pesquisa, la D.G.A. no ha explicado adecuadamente qué motivó la decisión de los agentes aduaneros para que ARRIETA, PINTO y BRESCIANO egresaran de la zona primaria aduanera mediante un paso habilitado solo para ellos, sin ningún tipo de control sobre sus equipajes.

Ello no implica desconocer que los criterios de selectividad para el control de equipajes en el ámbito aeroportuario resultan indispensables para el correcto desenvolvimiento del tráfico internacional de mercaderías y pasajeros. Pero en este caso, el suscripto coincide plenamente en las consideraciones efectuadas por el M.P.F. mediante el dictamen de fecha 11/06/2025, cuando expresó:

*“...Esta diferencia en el tratamiento resulta particularmente significativa, ya que **no obedeció a una situación de congestión ni a una saturación operativa que justificara una alteración en la dinámica de control.** Tampoco se trató de un procedimiento aleatorio accionado por el semáforo u otro dispositivo automatizado, sino que, tal como se aprecia en las imágenes, el desvío fue una decisión expresa y directa del personal aduanero, adoptada a pesar de la disponibilidad de medios tecnológicos para llevar a cabo la inspección.*

Este tratamiento diferenciado -justificado en la inexistencia de alertas activas sobre el grupo, según lo manifestado por el jefe de División- y en presencia de tecnología operativa disponible, plantea interrogantes sobre el fundamento de la selectividad aplicada. La omisión de revisión contrasta con el control ejercido de manera regular e inmediata sobre todos los demás pasajeros en condiciones aparentemente similares, sin que pueda confirmarse que existieran alertas específicas que motivaran la inspección de todas las personas que arribaron en el mismo horario, excepto aquellas provenientes de vuelos privados.

*Ahora bien, la normativa vigente no condiciona la aplicación del control selectivo únicamente a la existencia de alertas específicas, sino que lo establece como un mecanismo obligatorio dentro del flujo general de control a pasajeros, basado en **criterios de selectividad que si bien deberían estar predefinidos, documentados y contar con trazabilidad, en la práctica, no se encuentran claramente establecidos, lo que sugiere una aplicación discrecional de la potestad aduanera, sin registro del criterio empleado.***

Así, aun cuando pudiera alegarse que el accionar se encuadra en la facultad de aplicar controles selectivos basados en criterios de riesgo, lo cierto es que se evidenció una discrecionalidad no reglada, sin trazabilidad ni fundamentos objetivos que





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

permitan reconstruir o verificar los motivos de la decisión adoptada. La justificación de que se aplicó un control selectivo al considerar inexistente el riesgo en relación con los dos tripulantes y la pasajera no se sostiene frente a la evidencia de que todos los demás viajeros que llegaron al hall de Aduana simultáneamente fueron sometidos a control mediante escáner. ¿Todos ellos representaban un riesgo, mientras que los tres ocupantes del vuelo privado no? La ausencia de criterios claros para justificar esta diferenciación revela un tratamiento inequitativo y pone de manifiesto una debilidad normativa, dado que el carácter “selectivo” del control carece de una reglamentación precisa que establezca criterios, límites y procedimientos definidos...”.

Adentrarse en una imputación vinculada a los incumplimientos de los deberes de funcionarios públicos, como lo son los agentes de la D.G.A. que intervinieron en el suceso cuestionado por la Fiscalía, implicaría exceder la materia jurisdiccional del fuero, acotada a la investigación de los delitos aduaneros.

Aunque no se descarta que dicho accionar configure una participación en un ilícito aduanero, la indeterminación de la mercadería impide, de momento, formular una imputación material por ese delito.

En consecuencia, corresponde efectuar una valoración conjunta respecto de los funcionarios públicos cuyo accionar resulta merecedor de investigación en sede competente. En tal sentido, la agente Cintia Vanesa CALI intervino directamente en el control inicial de la aeronave N18RU en pista y acompañó a los pasajeros y tripulantes hasta el sector de control aduanero, siendo además la funcionaria respecto de quien se acreditó actividad telefónica durante la franja horaria crítica y a quien, según el testimonio del Oficial FLORES HERBAS, la pasajera ARRIETA habría entregado un teléfono celular recibiendo de aquella una respuesta gestual afirmativa. Por su parte, Tomás DE SANTIS, guarda de la Oficina Control Pista, intervino junto a CALI en el acompañamiento de la tripulación y la pasajera desde pista hasta el sector de equipajes, estando presente al momento en que aquéllos fueron dirigidos por el canal habilitado sin control de escáner.

A su vez, Silvana Mónica ABALSAMO, Firma Responsable interina de la División Aeroparque Metropolitano, se encontraba presente en su carácter de superior jerárquica funcional en el sector de recepción y egreso de los pasajeros al momento en que se produjo el desvío cuestionado, circunstancia que torna necesario examinar su intervención en la decisión adoptada y los alcances de la comunicación recibida minutos previos de parte de su superior jerárquico Marcelo Fabián LISTA, Jefe de la División Aeroparque de la Dirección General de Aduanas . Asimismo, Marcelo Adrián RODRIGUEZ, Jefe de Salón Turno "B" de la Oficina Control Equipaje, fue identificado en las imágenes correspondientes al hall de ARCA durante los mismos hechos, en ejercicio de sus funciones de supervisión sobre el personal allí presente. Finalmente, el agente Gabriel





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Hernán ROBLEDO, guarda de la Oficina Equipaje con turno de 7:00 a 19:00 horas del día 26 de febrero de 2025, fue igualmente identificado en los registros filmicos del hall de ARCA durante la franja horaria crítica, encontrándose además incluido en la Instrucción Sumaria instruida por Disposición DI-2025-15-E-AFIP-SDGOAM.

En ese sentido, resulta particularmente llamativo que Silvana Mónica ABALSAMO, quien ejercía funciones como Firma Responsable de la División Aeroparque Metropolitano, teniendo bajo su cargo directo la Sección Operativa (compuesta por la Oficina Equipaje, Oficina San Fernando, Oficina Palomar y las Oficinas Cargas y Pista), estuviera presente al momento de ingreso de los tripulantes y pasajera de la aeronave matrícula PRV-N18RU y fuera ella misma quien diera la orden de que aquellos no atravesaran ningún control sobre sus equipajes.

Si bien, aquel sector se encontraba bajo su mando, lo cierto es que personal aduanero jerárquicamente inferior al cargo que ella ostentaba, se encontraba presente en el punto de control, como lo era Marcelo Adrián RODRIGUEZ, Jefe de Salón Turno "B" de la Oficina Control Equipaje (presente al momento de los hechos).

En todos los casos, la remisión de testimonios a la Excm. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal no importa pronunciamiento anticipado sobre la responsabilidad penal de los nombrados, sino la derivación a la sede jurisdiccionalmente competente para que evalúe si las conductas descriptas configuran incumplimiento de los deberes propios de la función pública, en los términos que correspondan.

Sin perjuicio de que la calificación legal definitiva de las conductas descriptas corresponde al juez que resulte desinsaculado, corresponde señalar, a los fines de fundar la presente remisión, que las conductas atribuidas prima facie a los funcionarios individualizados consistentes en la omisión del control aduanero mediante escáner pese a hallarse operativo y disponible, sin que mediara razón objetiva ni reglada que lo justificara, resultarían susceptibles de encuadrar, en principio, en las previsiones de los arts. 248 y 249 del Código Penal, en tanto contemplan, respectivamente, el dictado o la ejecución de órdenes contrarias a las normas vigentes por parte de un funcionario público, y la omisión, rehúso o retardo injustificado de un acto propio de su oficio. Ello, claro está, sin perjuicio de la calificación jurídica que en definitiva corresponda efectuar al tribunal competente, a cuyo exclusivo criterio se remite la valoración final de la subsunción típica.

Finalmente, en relación con la anotación manuscrita de cinco (5) bultos efectuada por el guarda Fernando Iván CARRETONI en la Declaración General de Vuelo (cfr. considerando 3°, punto f), cabe señalar que dicha discrepancia numérica respecto de los quince (15) bultos reconstruidos no resulta, por sí sola, indicativa de una infracción a sus deberes funcionales, en tanto de su propia declaración informativa surge que su





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

intervención se limitó a la visualización a distancia del paso de los pasajeros por el sector de su competencia, sin que tuviera a su cargo la totalidad del trayecto recorrido por el equipaje ni facultades de decisión sobre la selectividad aplicada. Por tal motivo, no se advierten elementos que ameriten incluirlo entre los funcionarios alcanzados por la remisión de testimonios dispuesta, sin perjuicio de que dicho extremo pueda ser valorado por el tribunal que resulte competente.

Por lo tanto, con el objeto de que las conductas aparentemente irregulares de los funcionarios públicos sean debidamente investigadas, en función del lugar de comisión de los hechos, y para **aventar toda posibilidad de que pudiere quedar un mínimo margen de impunidad**, resulta pertinente remitir testimonios a la Cámara Federal de Apelaciones en lo Criminal y Correccional de la Capital Federal para que mediante el sorteo de práctica determine el juzgado que deberá intervenir en aquella pesquisa.

18º) Que ello no implica desconocer irregularidades, inconsistencias o áreas de vulnerabilidad institucional detectadas, muchas de ellas coincidentes con las observaciones formuladas por el Ministerio Público Fiscal, sino distinguir con precisión entre falencias operativas o administrativas, por un lado, y responsabilidad penal típicamente acreditable, por el otro, conforme fuera ya señalado en el considerando 10º, dicha distinción constituye el eje conceptual que atraviesa la totalidad de la presente resolución.

En este punto, corresponde efectuar una precisión adicional respecto de las distintas irregularidades, inconsistencias, omisiones registrales, déficits de coordinación o eventuales apartamientos procedimentales advertidos a lo largo de la investigación en relación con la actuación de los diversos organismos que intervinieron en el ingreso, permanencia y posterior egreso de la aeronave. La existencia de tales circunstancias, aun cuando pueda justificar su examen desde la perspectiva administrativa, disciplinaria o funcional que eventualmente corresponda, no permite, por sí sola, inferir la existencia de una maniobra de contrabando ni suplir la acreditación de los elementos objetivos y subjetivos requeridos por la legislación penal aduanera.

En efecto, resulta necesario distinguir dos planos jurídicos que no pueden confundirse. Uno se refiere al modo en que los distintos organismos estatales ejercieron las competencias de fiscalización, seguridad, migración, control aeroportuario o aduanero que les fueron asignadas, ámbito en el cual pueden verificarse deficiencias operativas, inconsistencias documentales, omisiones o incluso incumplimientos de deberes funcionales. Otro, sustancialmente diferente, consiste en determinar si una persona desplegó una conducta típica dirigida a impedir o dificultar el adecuado ejercicio de las funciones que las leyes acuerdan al servicio aduanero para el control sobre las importaciones y exportaciones, en los términos de los artículos 863, 864 y concordantes del Código Aduanero. El tránsito





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

de un plano al otro no puede presumirse: requiere prueba concreta de una conducta penalmente relevante.

De tal modo, la eventual deficiencia del mecanismo de control no constituye, en sí misma, prueba de la existencia del hecho que aquel mecanismo estaba destinado a prevenir o detectar. La ausencia de un determinado registro, la realización de un control de menor intensidad, una inconsistencia documental, una deficiente trazabilidad, una eventual falta de coordinación entre dependencias o cualquier otra anomalía funcional pueden demostrar —según su naturaleza y entidad— que un procedimiento pudo haberse desarrollado de manera imperfecta; pero de ello no se sigue, lógica ni jurídicamente, que haya ingresado o egresado mercadería en infracción al régimen aduanero y, menos aún, que haya existido una maniobra dolosamente orientada a sustraerla del control estatal. Confundir ambos extremos supondría convertir la falencia del sistema de fiscalización en prueba del delito que precisamente se investiga, invirtiendo indebidamente el razonamiento probatorio.

Esta conclusión adquiere particular significación en el caso, pues la extensa investigación desarrollada permitió identificar y examinar diversos aspectos susceptibles de cuestionamiento en la actuación de los organismos intervinientes, pero también permitió reconstruir los procedimientos efectivamente realizados, identificar a los funcionarios que participaron en ellos, analizar registros documentales y audiovisuales, determinar las modalidades de fiscalización aplicadas y establecer que, en materia aduanera, los controles previstos no responden necesariamente a un esquema uniforme y exhaustivo, sino a mecanismos de selectividad cuya intensidad puede variar según criterios operativos, perfiles de riesgo, claves y alertas específicas. Por ello, la circunstancia de que retrospectivamente pudiera imaginarse un procedimiento más intenso, documentado o coordinado no autoriza a concluir que el efectivamente realizado haya tenido por finalidad facilitar o encubrir una operación ilícita.

En particular, la valoración penal no puede efectuarse desde una perspectiva puramente retrospectiva, sustituyendo las condiciones existentes al momento de los hechos por el conocimiento adquirido como consecuencia de la investigación posterior. La regularidad y significación de cada actuación debe examinarse atendiendo a las competencias de cada organismo, la información disponible en ese momento y las alternativas operativas legalmente previstas. Sólo cuando la prueba permita vincular una irregularidad funcional con una conducta concreta deliberadamente dirigida a neutralizar, eludir o dificultar el control aduanero podrá aquella adquirir relevancia como elemento de una hipótesis de contrabando. En ausencia de ese nexo, la irregularidad conserva, en principio, la naturaleza que le corresponda dentro del ámbito administrativo, disciplinario o





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

funcional, pero no puede transformarse, por una inferencia automática, en prueba de un ilícito penal.

Lo contrario implicaría, además, construir la imputación sobre una suerte de presunción según la cual la imperfección del control demostraría necesariamente la existencia de aquello que no fue detectado por ese mismo control. Un razonamiento de esa naturaleza resulta incompatible con los principios de legalidad, tipicidad, culpabilidad y presunción de inocencia que delimitan el ejercicio del poder punitivo estatal. La responsabilidad penal exige la comprobación positiva de los presupuestos del tipo y no puede fundarse exclusivamente en deficiencias institucionales, sospechas derivadas de procedimientos imperfectos o en la mera posibilidad de que controles más rigurosos hubieran permitido obtener información adicional.

En definitiva, las irregularidades advertidas durante la investigación deben ser ponderadas en su real dimensión y, cuando corresponda, puestas en conocimiento de las autoridades competentes para determinar eventuales responsabilidades administrativas o funcionales. Sin embargo, su existencia no sustituye la necesidad de acreditar una conducta típica de contrabando ni permite inferirla automáticamente. La diferencia entre un control estatal defectuoso y una maniobra destinada a eludir el control aduanero no es meramente cuantitativa sino cualitativa: mientras el primero remite al funcionamiento de los organismos encargados de fiscalizar, la segunda exige la comprobación de una conducta humana concreta, típica y subjetivamente atribuible orientada a afectar las funciones de control jurídicamente protegidas por el régimen penal aduanero.

19º) Que, en tales condiciones, la imposibilidad actual de avanzar hacia una imputación penal concreta no deriva de insuficiencia jurisdiccional, sino precisamente del agotamiento útil de líneas investigativas razonables frente a límites probatorios estructurales, particularmente la ausencia originaria de escaneo, la tardanza de la denuncia y la necesidad de contar con información pendiente de las autoridades de los Estados Unidos de América respecto del origen, ruta, pasajeros, equipaje, mercadería declarada y eventuales registros de control de partida.

20º) Que, corresponde dejar asentado que la presente decisión se sostiene, en síntesis, sobre cuatro extremos.

El primero, que la investigación se agotó razonablemente, conforme surge de la extensa reconstrucción de medidas detallada en los considerandos precedentes, restando únicamente la información pendiente y varias veces requerida de las autoridades de los Estados Unidos de América.

El segundo, que las irregularidades constatadas habilitan la investigación de los funcionarios intervinientes, pero no permiten determinar, por sí solas, qué mercadería





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

habría ingresado o egresado sin control aduanero, elemento de vital importancia para la eventual constitución de un caso de contrabando.

El tercero, que el carácter provisional y no definitivo del archivo que se dispone responde precisamente a que subsiste pendiente de respuesta la cooperación internacional con los Estados Unidos de América, lo que impide tener por prematura la decisión conforme lo indicado en el primero.

Finalmente, el cuarto, que la circunstancia de que haya existido un desvío funcional deliberado del control aduanero no implica, por sí misma, la acreditación de una maniobra típica de contrabando ni de la existencia de mercadería concretamente sustraída a dicho control, en tanto una decisión funcional irregular no equivale a la comprobación del delito aduanero investigado.

21º) Que, por ello, corresponde disponer el archivo provisional de las presentes actuaciones por imposibilidad actual de proceder, dejando expresamente establecido que ello no importa clausura definitiva ni descarte concluyente de la hipótesis investigada, sino una decisión jurídicamente prudente, racional y provisoria, supeditada a la eventual incorporación de información internacional pendiente o cualquier otro elemento nuevo, objetivo y relevante.

En este sentido, a criterio del suscripto, la solución que se impone encuentra sustento legal en el art. 213 inc. "d" del C.P.P.N., toda vez que, en orden al delito de contrabando aquí investigado, no se ha podido individualizar debidamente a persona alguna pasible de ser indicada como imputada por dicho hecho, en tanto la falta de acreditación de la maniobra típica prevista en el art. 863 del Código Aduanero y de la mercadería concretamente eventualmente sustraída al control aduanero impide atribuir, con el grado de probabilidad exigido en esta etapa, una participación criminal determinada respecto de ese delito en particular, sin perjuicio de la remisión de testimonios a la que se hace referencia en el considerando 17º respecto de los funcionarios cuya conducta pudiera resultar penalmente relevante en orden a hechos ajenos a la competencia de este fuero.

Al respecto, cabe citar la jurisprudencia de la Sala "B" de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Penal Económico para casos análogos en los que el código de forma no tiene prevista una forma conclusiva específica, indicándose que "... la situación encuentra solución a partir de lo previsto por el art. 213 inc. d) del C.P.P., de cuya interpretación surge que el juez puede dictar un auto de archivo en ocasiones no precisadas legalmente; de lo contrario, carecería de sentido que el Fiscal (que tiene delegada la dirección de una investigación) pudiera requerírsele... el mencionado art. 213 del C.P.P.N. se refiere, en su inc. d), a 'toda medida relativa al archivo de las actuaciones...' y no solamente al archivo contemplado en el segundo párrafo del art. 195 del mismo cuerpo legal, pues de lo contrario así lo expresaría la norma..." (cfr. Sala "B" Reg. 181/1999).





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

Sentado ello, cabe agregar que dicha modalidad de archivo, a diferencia del sobreseimiento, no genera los efectos de cosa juzgada material propios de éste, sino que constituye una clausura provisional de la investigación, subordinada a la incorporación de la prueba actualmente pendiente -en particular, la información requerida a las autoridades de los Estados Unidos de América-, cuya eventual recepción, o la aparición de cualquier otro elemento probatorio relevante, habilitará la reapertura de la pesquisa sin necesidad de recurrir a un nuevo requerimiento fiscal.

22º) Que, sin perjuicio de ello, las inconsistencias, déficits tecnológicos, errores registrales y vulnerabilidades sistémicas detectadas justifican encomendar a ARCA/DGA, ANAC, Dirección Nacional de Migraciones, ORSNA, PSA y autoridades aeroportuarias competentes la adopción de protocolos objetivos, auditorías, determinación de responsabilidades administrativas y modernización tecnológica integral, en los términos ya desarrollados.

Por ello;

RESUELVO:

I.- DISPONER el archivo provisional de las presentes actuaciones por imposibilidad actual de proceder.

II.- DEJAR EXPRESAMENTE ESTABLECIDO que la presente decisión no reviste carácter definitivo, quedando supeditada la reapertura inmediata de la investigación a toda información que pudiera remitir la autoridad competente de los Estados Unidos de América respecto del origen, ruta, pasajeros, equipaje, mercadería declarada, controles y registros vinculados a la aeronave matrícula PRV-N18RU, o a cualquier otro elemento probatorio nuevo y relevante.

III.- ENCOMENDAR a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero — Dirección General de Aduanas— que, por intermedio de las áreas competentes, evalúe las irregularidades e inconsistencias detectadas en autos y establezca un protocolo objetivo, uniforme, auditable y documentado para el control de pasajeros, tripulación, equipajes y mercaderías en vuelos privados internacionales, con especial previsión de criterios de selectividad, perfiles de riesgo, registro de decisiones operativas, trazabilidad de bultos, identificación de funcionarios intervinientes, conservación de registros y constancia expresa de los supuestos en que se autorice el egreso por canal sin control de escáner.

IV.- ENCOMENDAR a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) que, en el marco de sus competencias, determine si existieron irregularidades, inconsistencias o incumplimientos vinculados con los planes de vuelo, aeropuertos de origen y destino informados, ruta declarada, permanencia de la aeronave matrícula PRV-





Poder Judicial de la Nación

Juzgado Nacional en lo Penal Económico N° 2
CPE 167/2025

N18RU en territorio nacional y demás documentación aeronáutica asociada, debiendo establecer, en su caso, las responsabilidades administrativas que pudieran corresponder.

V.- ENCOMENDAR a la Dirección Nacional de Migraciones que audite los registros migratorios vinculados a los pasajeros y tripulantes de la aeronave matrícula PRV-N18RU, determine el origen de los registros erróneos o inconsistentes advertidos, establezca las eventuales responsabilidades administrativas y adopte las medidas correctivas necesarias para asegurar la correspondencia objetiva entre la documentación migratoria, los planes de vuelo y los movimientos reales de ingreso y egreso del país.

VI.- ENCOMENDAR al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), a la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), a Aeropuertos Argentina 2000 y/o a la concesionaria aeroportuaria competente que, en forma coordinada y dentro del ámbito de sus respectivas competencias, arbitren las medidas necesarias para implementar un sistema integral y moderno de videovigilancia en pista, plataformas, hangares, sectores de ascenso y descenso de pasajeros, zonas de carga y descarga de equipajes y mercaderías, y accesos vinculados a vuelos privados internacionales, que permita obtener imágenes continuas, nítidas, trazables, almacenables y aptas para identificar con precisión movimientos de personas, vehículos, bultos y aeronaves.

VII.- REQUERIR a los organismos mencionados que, dentro del plazo de 45 días, informen a este Tribunal las medidas adoptadas, protocolos proyectados o implementados, auditorías realizadas, responsables administrativos eventualmente individualizados y acciones correctivas dispuestas.

VIII. REMITIR TESTIMONIOS a la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, con relación al posible delito de incumplimiento de los deberes de funcionario público en el accionar de los agentes aduaneros y terceras personas que pudieran haber intervenido en el hecho referido en el considerando 17°.

IX.- LÍBRENSE los oficios correspondientes, con remisión de copia de la presente y de las piezas pertinentes.

X.- REMÍTASE copia de la presente resolución a la Sección Sumarios Administrativos Aduaneros de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero, a sus efectos.

Regístrese, notifíquese, comuníquese y oportunamente archívese provisionalmente.

