

# PROTOCOLO DE ACTUACIÓN Y COMUNICACIONES ANTE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS



Versión 1.0 – Junio de 2025

ai





## INDICE

<b>Fase</b>	<b>Pasos</b>	<b>Página</b>	
Objetivos		4	
FASE 0: Acciones Preventivas y Difusión	0.1 Política de Comunicaciones para Socios	5	
	0.2 Constitución Periódica Comité de Crisis	5	
FASE 1: Activación y Control Inmediato	Paso 1: Verificación de la Emergencia	6	
	Paso 2: Conformación y Funciones del Comité de Crisis	6	
	Paso 3: Evaluación Logística Inicial (Ubicación del Suceso)	6	
	Paso 4: Entendimiento del Proceso Oficial en Terreno	7	
	Paso 5: Recopilación de Información y Documentación (Hoja de Hechos)	7	
	Paso 6: Evaluación de Gravedad del Suceso	8	
	FASE 2: Gestión de Comunicaciones y Acciones Externas.	Paso 7: Contactos Institucionales Prioritarios	8
		Paso 8: Comunicación con Familiares (MÁXIMA PRIORIDAD)	8
Paso 9: Preparación y Emisión de Comunicados		9	
Ejemplos de Comunicados	Paso 10: Gestión de Medios y Redes Sociales	9	
	Comunicados Externos	10	
	Para situaciones Leves/Graves/Fatal	10	
	Comunicados a Socios	11	
	Vía Whatsapp Leves y Fatal	11	
FASE 3: Recolección y Aprendizaje	Paso 11: Colaboración Formal con la investigación Oficial	12	
	Paso 12: Documentación Interna y Resguardo	12	
	Paso 13: Informe interno de evaluación y aprendizaje	12	
Anexos Finales	Sustento Legal	13	



## Manual de Manejo de Crisis

### Protocolo de Actuación y Comunicaciones ante Accidentes e Incidentes Aéreos

#### *Federación Aérea de Chile*

#### Objetivo

El presente manual tiene como objetivo servir de ayuda y base para establecer un procedimiento de actuación claro y ordenado para los directivos y socios de los Clubes asociados a la Federación Aérea, ante un accidente o incidente que involucre a una aeronave o pilotos de la institución, con el fin de gestionar la crisis de manera eficiente, proteger a los involucrados y resguardar la reputación del Club.

**La primera y más importante regla del manejo de crisis es el control de la información. Nadie debe dar declaraciones a medios de comunicación o a terceros, salvo las personas expresamente designadas por el Comité de Crisis. Esta política debe ser comunicada y reforzada periódicamente a todos los socios y al personal del Club para evitar cualquier filtración o declaración no autorizada que pueda perjudicar a los involucrados o a la institución.**

Aquellos socios o personal del Club que incumplan este reglamento, particularmente al difundir imágenes o comentarios, se exponen no solo a las **sanciones disciplinarias internas** estipuladas por la institución, sino también a **eventuales acciones legales** por parte de los afectados. Dicha conducta podría infringir normativas como el **Artículo 19, N° 4 de la Constitución Política de la República** (sobre el derecho a la vida privada y la honra), la **Ley N° 19.628** (sobre protección de datos personales) y la **Ley N° 19.733** (sobre libertades de información), que no ampara la vulneración de la dignidad de las víctimas



## **FASE 0: ACCIONES PREVENTIVAS Y DIFUSIÓN (De Carácter Permanente)**

**Objetivo de esta Fase:** Establecer las bases de una cultura de seguridad y comunicación responsable, asegurando que todos los miembros **comprendan sus obligaciones** antes de que ocurra una crisis. Esta fase debe ser difundida activamente entre los socios como parte del resguardo necesario para la institución, así como que todos conozcan la conformación del comité de crisis previamente a que se **produzca** el evento.

### **1. Política de Comunicaciones para Socios (Disciplina Informativa):**

El Club debe instruir formal y periódicamente a todos sus socios sobre la obligación de cumplir estrictamente con la siguiente política de comunicaciones. Su conocimiento y acatamiento son una responsabilidad fundamental de cada miembro:

- **No dar entrevistas ni declaraciones** a medios de comunicación.
- **No publicar ni retransmitir información, fotografías o videos** del suceso en redes sociales o grupos de mensajería (WhatsApp, etc.).
- **No especular ni responder comentarios** en publicaciones oficiales del Club o de terceros. Responder en redes solo hace aumentar el alcance de la publicación, cuando es precisamente lo contrario lo que se quiere lograr.
- **Dirigir todas las consultas de prensa** o de autoridades externas **respecto al evento que se está gestionando**, hacia el Vocero Oficial designado por el comité de crisis.

La gestión de la información es una tarea exclusiva del Comité de Crisis. El silencio disciplinado de los socios es el primer y más grande apoyo que se puede brindar a los involucrados y a la institución en un momento crítico.

### **2. Constitución Periódica del Comité de Crisis:**

Para garantizar una respuesta inmediata y coordinada, la directiva del Club deberá:

- **Constituir y ratificar formalmente a los integrantes del Comité de Crisis al menos una vez al año** (idealmente de forma semestral).
- Esta constitución implica designar oficialmente a los socios que ocuparán los roles clave (Presidente, Jefe de Operaciones, Encargado de Comunicaciones, etc.) y asegurar que cada uno conozca en detalle las funciones y responsabilidades que le asigna este protocolo.



## ---- INICIO DEL PROTOCOLO DE CRISIS ----

### FASE 1: ACTIVACIÓN Y CONTROL INMEDIATO

#### Paso 1: Verificación de la Emergencia

- Al recibir la noticia, el primer directivo en ser informado debe **verificar la veracidad** de la información con fuentes oficiales (Oficina ARO, DGAC, Carabineros) y **confirmar** que se trata de una aeronave del Club.

#### Paso 2: Conformación y Funciones del Comité de Crisis

- Inmediatamente se activa el **Comité de Crisis**, único órgano autorizado para tomar decisiones. **Ningún involucrado en el evento podrá desarrollar labores en el comité de crisis**, hasta que no sea evaluado médicamente para descartar algún tipo de lesión física o psicológica.
  - **Integrantes y Funciones Detalladas:**
    - **Presidente:** Lidera el Comité, toma las decisiones finales y, **actúa por defecto**, como **Vocero Oficial** ante medios y autoridades. Coordina la comunicación con familiares.
    - **Vicepresidente:** Asiste al Presidente, coordina la logística interna del comité y puede actuar, **a requerimiento del presidente o del Vocero designado**, como vocero de respaldo si estos no estuvieran disponible. Asumirá la presidencia del comité de crisis si el presidente estuviera involucrado en la crisis.
    - **Jefe de Operaciones / Seguridad:** Es el **líder técnico**. Responsable de ejecutar el "Paso 3" (Recopilación de Información). Es el enlace principal con los investigadores de la DGAC para todos los asuntos técnicos y operacionales.
    - **Encargado de Comunicaciones (Socio Designado):** Redacta todos los borradores de comunicados, monitorea la cobertura en prensa y redes sociales, y asesora al Vocero Oficial. Administra las publicaciones en los canales oficiales del Club.
    - **Vocero (Si el club no tuviera):** A requerimiento del Club, y en caso de que este no cuente con un vocero con la experiencia necesaria, la Federación Aérea de Chile (FEDACH) podrá facilitar el apoyo de su Vicepresidencia de Comunicaciones para actuar como vocero o asesor.
    - **Abogado (si lo hubiera):** Su primera función será contactar a los involucrados para instruirlos sobre sus derechos. **Se les debe recomendar firmemente que se abstengan de prestar declaraciones formales ante cualquier autoridad (DGAC, PDI, Fiscalía) en el sitio del suceso, hasta que no hayan sido evaluados médicamente y cuenten con su asesoría legal directa.** Asesorará al comité de crisis en temas legales, seguros si los hubiere y responsabilidades civiles. No se debe emitir ningún documento oficial del club salvo los sugeridos como comunicado.



### Paso 3: Evaluación Logística Inicial (Ubicación del Suceso)

- Una vez verificado el suceso, se determina la logística inicial según la ubicación:
  - Suceso en el aeródromo o inmediaciones: [El Club se establece como centro de operaciones](#). La directiva designará a un socio (que no sea del Comité de Crisis) para que actúe como enlace en terreno con los equipos de emergencia, sin interferir en sus labores.
  - Suceso fuera de la zona: El comité opera de forma remota, priorizando la confirmación de la ubicación exacta y el estado de los ocupantes a través de canales oficiales. Se planifica de inmediato el posible desplazamiento de un representante del Club al lugar.
    - En este caso, el Club afectado se comunicará, directamente o a través de FEDACH, con el Club Aéreo más cercano para solicitar apoyo y establecer un enlace en terreno; en cuyo caso también dicho club deberá establecer su comité de crisis.

**El enlace en terreno deberá recordarle a Pilotos y Tripulantes Involucrados** que dada la existencia de dos investigaciones paralelas (técnica y penal), es un derecho y una recomendación fundamental que los tripulantes involucrados, que se encuentran en calidad de testigos y potenciales imputados, **se acojan a su derecho a no declarar de forma inmediata**. El estado de shock post-accidente puede llevar a entregar declaraciones imprecisas o confusas que podrían ser malinterpretadas en un futuro proceso judicial. La recomendación es siempre esperar la debida asistencia médica y la asesoría de un abogado antes de emitir cualquier declaración formal y firmada ante la DGAC o la Fiscalía [Revisar Anexo 4 al final de este documento](#).

### Paso 4: Recopilación de Información y Documentación (Hoja de Hechos)

- El Jefe de Operaciones centraliza la siguiente información **VERIFICADA. REGLA DE ORO: NO ESPECULAR.**

#### CHECKLIST DE DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN

##### AERONAVE:

- Matrícula.
- Certificado de Aeronavegabilidad (vigencia).
- Bitácora: Última inspección de mantenimiento y horas remanentes.
- Nivel de combustible al despegue.

##### PILOTO Y OCUPANTES:

- Nombres completos y Cédula de Identidad de todos los ocupantes.
- **Piloto:** Licencia y Habilitación(es) vigentes.
- **Piloto:** Certificado Médico (CMAE) vigente.
- **Piloto:** Estatus de socio del Club (cuotas al día).
- Contactos de emergencia de todos los ocupantes.

##### VUELO Y CONDICIONES:

- Plan de Vuelo presentado (si aplica).
- Hoja de Peso y Balance (Si estuviera disponible)



- [ ] Hora de despegue y aeródromo de origen/destino.
- [ ] Tipo de vuelo (instrucción, privado, recreacional).
- [ ] Condiciones meteorológicas (METAR/TAF) al momento del despegue y del suceso.

### **Paso 5: Evaluación de Gravedad del Suceso**

- El comité clasifica el suceso para determinar el tono y alcance de la comunicación.
  - **INCIDENTE LEVE:** Sin heridos, daño menor a la aeronave (Ej: neumático reventado, excursión de pista).
  - **ACCIDENTE GRAVE:** Lesiones en ocupantes, daño sustancial a la aeronave; afectación a terceros sin fatalidades.
  - **ACCIDENTE FATAL:** Fallecimiento de uno o más ocupantes, o personas en tierra.

### **Paso 6: Entendimiento del Proceso Oficial en Terreno**

- El Comité de Crisis debe tener claridad sobre la secuencia de autoridades que intervendrán en el sitio del suceso. Aunque puede variar, el orden general es el siguiente:
  1. **Carabineros de Chile:** Llegan primero para asegurar y aislar el sitio del suceso.
  2. **Investigadores de la DGAC:** Realizan la investigación inicial del accidente aeronáutico.
  3. **Policía de Investigaciones (PDI):** Interviene si el fiscal de turno lo instruye por existir posibles delitos.
  4. **Servicio Médico Legal (SML):** Procede con el levantamiento de cuerpos si los hubiera y se mantienen en la aeronave.
  5. **PDI (segunda fase):** Realiza peritajes si la investigación penal lo requiere.
  6. **Fiscalía:** Lidera la investigación penal del caso, si se inicia una.

**Importante:** El Club deberá abstenerse de intervenir o modificar el sitio del suceso, salvo por razones justificadas de salvamento, seguridad o por instrucción directa de la autoridad competente.

Nota: Para mas detalle revisar anexo 1 al final de este documento.

## **FASE 2: GESTIÓN DE COMUNICACIONES Y ACCIONES EXTERNAS**

### **Paso 7: Contactos Institucionales Prioritarios**

- El Presidente realiza los siguientes contactos en estricto orden:
  1. **DGAC:** Cumplir con la notificación obligatoria según la normativa (DAR 13). Debe incluir al menos la matrícula de la aeronave, lugar, fecha y tipo de evento, estado preliminar de los ocupantes, y persona de contacto del Club. La notificación puede hacerse vía telefónica y debe ser complementada con



un reporte por escrito a la Oficina de Investigación de Accidentes (OIA) de la DGAC dentro del plazo que esta indique.

2. **Federación Aérea de Chile (FEDACH):** Informar al Presidente, al gerente o al vicepresidente de comunicaciones (en esa prelación) de la Federación para recibir apoyo y asesoría.
3. **Compañía de Seguros:** (Si hubiera) Iniciar el proceso de notificación del siniestro.

### **Paso 8: Comunicación con Familiares (MÁXIMA PRIORIDAD)**

- En caso de **ACCIDENTE GRAVE o FATAL**, este paso es **SAGRADO y ANTERIOR a cualquier comunicación pública**.
- El Presidente (o un directivo designado por él) debe contactar a los familiares directos. La comunicación debe ser **personal, empática y en privado** (idealmente en persona).
- Se informa el hecho confirmado y se ofrece todo el apoyo del Club. **NUNCA se informa el estado de salud por esta vía** (eso lo hace el personal médico) y **JAMÁS se comunica por redes sociales**.
- **Habilitación de Instalaciones:** Se informará a los familiares que las instalaciones del Club (sede social) están a su completa disposición como un espacio privado, tranquilo y confortable para recibirlos, esperar noticias o reunirse.
- **Movilización de Familiares:** El Comité, en la persona del **Vicepresidente**, se encargará de identificar a los familiares directos que necesiten trasladarse y gestionará activamente los medios (terrestres o aéreos, según factibilidad y urgencia) para facilitar su llegada al lugar del accidente o al centro de salud correspondiente. Si se requiriera movilización aérea, el Jefe de Operaciones autorizará el uso de material de vuelo y designará una tripulación idónea. El Comité de Crisis deberá aprobar los recursos económicos para dicho fin.

### **Paso 9: Preparación y Emisión del Primer Comunicado Oficial**

- El Encargado de Comunicaciones redacta el comunicado según la plantilla correspondiente, el cual es aprobado por todo el Comité de Crisis antes de su difusión.

### **Paso 10: Gestión de Medios y Redes Sociales**

- **VOCERO ÚNICO:** Se reitera a todos los socios que solo el Presidente o quien sea designado **vocero** según lo definido en el paso 2 de la fase 1 puede dar declaraciones.
- **PUBLICACIÓN:** El comunicado oficial aprobado se publica en el sitio web y en todas las redes sociales del Club.
- **ACCIÓN CRÍTICA: DESACTIVAR LOS COMENTARIOS** en todas las publicaciones relativas al suceso para evitar especulaciones y comentarios dañinos.



- **PRENSA:** Todas las solicitudes de prensa se deben derivar al correo del Club o al teléfono del Presidente o quien sea designado **vocero** según el paso 2 de la fase 1, quien se limitará a leer el comunicado oficial.

## EJEMPLOS DE PRIMER COMUNICADO - EXTERNO

### ○ **ESCENARIO 1: INCIDENTE LEVE**

**Asunto:** Comunicado Oficial Club Aéreo [Nombre del Club]

"El Club Aéreo [Nombre del Club] informa que en horas de la tarde de hoy, [Fecha], nuestra aeronave matrícula CC-XXX tuvo un incidente menor durante la fase de [Aterrizaje | Despegue | Crucero | Rodaje | Otras], en el aeródromo [Nombre].

Es importante destacar que su piloto, y ocupante(s), resultó(aron) completamente ileso, mientras que se aplicaron correctamente los procedimientos establecidos para esta situación. La aeronave presenta daños menores.

Se han activado nuestros protocolos internos y ha sido informadas autoridades para activar los procedimientos que correspondan, los cuales se encuentran en investigación. Las operaciones del Club continúan con normalidad."

### ○ **ESCENARIO 2: ACCIDENTE GRAVE (CON HERIDOS)**

**Asunto:** Comunicado Oficial Club Aéreo [Nombre del Club]

"El Club Aéreo [Nombre del Club] lamenta informar que hoy, [Fecha], nuestra aeronave matrícula CC-XXX se vio involucrada en un accidente en la localidad de [Lugar].

Nuestra principal y absoluta prioridad en este momento es brindar todo el apoyo y contención a las personas afectadas y a sus familias, con quienes ya hemos establecido contacto.

Por respeto a ellos y a la privacidad del proceso, no entregaremos detalles sobre su identidad o estado de salud por el momento, hasta nuevo aviso; entendemos la necesidad de información de la comunidad, pero pedimos que tengan a bien entregar un espacio de privacidad a los lesionados, sus familias y cercanos hasta determinar de mejor forma su evolución. Los heridos han sido trasladados a un centro de salud y están siendo atendidos, hacemos votos para su pronta y completa recuperación.

El Club se encuentra colaborando plenamente con la investigación que inician las autoridades para esclarecer las causas del suceso, por lo que no haremos declaraciones mientras la situación se mantenga en este estado. Agradecemos su comprensión."

### ○ **ESCENARIO 3: ACCIDENTE FATAL**

**Sugerencia,** No emitir este comunicado hasta que este fehacientemente confirmado el fallecimiento, De preferencia emitir el comunicado de Escenario 2.

**Asunto:** Comunicado Oficial Club Aéreo [Nombre del Club]

"Con profundo pesar, el Club Aéreo [Nombre del Club] comunica el fallecimiento de [Número] persona(s) en un accidente aéreo ocurrido hoy, [Fecha], en el sector de [Lugar], que involucró a nuestra aeronave matrícula CC-XXX.

No hay palabras que puedan describir nuestro dolor ante esta irreparable pérdida. Adherimos al duelo que embarga a sus familias y amigos, a quienes estamos acompañando y brindando todo nuestro apoyo en este terrible momento.



Por respeto a la memoria de quienes partieron, al duelo de sus seres queridos y a la privacidad necesaria de los cercanos en estas aciagas circunstancias, no se entregará más información por el momento. Nos hemos puesto a total disposición de las autoridades para la investigación correspondiente."

## COMUNICADO INTERNO PARA SOCIOS (VÍA WHATSAPP)

- **Opción A (Para Incidentes Leves):**

**Asunto: Información Importante Directiva**

"Estimados socios, informamos que hoy una de nuestras aeronaves (CC-XXX) tuvo un incidente menor. Lo más importante es que todos los ocupantes se encuentran bien. El Comité de Crisis ya está activo y gestionando la situación según protocolo. **\*Les recordamos que TODA comunicación externa\*** será manejada por el vocero oficial. Por favor, absténganse de comentar, especular o responder a consultas. Agradecemos su disciplina y apoyo."

- **Opción B (Para Accidentes Graves o Fatales):**

**Asunto: Comunicación Urgente y Confidencial - Directiva**

"Estimados socios, con mucho pesar les informamos que hoy nuestra aeronave CC-XXX se ha visto involucrada en un accidente grave.

En este momento, nuestra única prioridad es el bienestar de los ocupantes y el apoyo a sus familias. El Comité de Crisis ya está operando.

Es absolutamente **\*IMPERATIVO mantener la más estricta reserva\***. Les **exigimos**, por respeto a nuestros compañeros y sus familias, **\*abstenerse TOTALMENTE de hablar con medios, publicar en redes o especular en grupos\***. El silencio de cada uno de nosotros es la mayor muestra de apoyo que podemos dar ahora.

La **directiva / El comité de crisis** informará cualquier novedad por este único medio. Contamos con su máxima colaboración y prudencia.



### **FASE 3: RECOLECCIÓN, APRENDIZAJE Y CIERRE (mejora continua)**

#### **Paso 11: Colaboración Formal con la Investigación Oficial**

- El Club prestará total colaboración con la DGAC en la investigación del evento.
- El Comité se abstendrá de emitir opiniones o declaraciones públicas sobre las causas del suceso hasta el informe final.

#### **Paso 12: Documentación Interna y Resguardo**

Toda la documentación reunida (hojas de hechos, grabaciones, bitácoras, comunicaciones) será almacenada (en lo posible) digitalmente en una carpeta segura del Club.

#### **Paso 13: Informe Interno de Evaluación**

Una vez cerrado el proceso oficial, el Comité de Crisis elaborará un informe interno confidencial, que incluirá:

- Resumen del evento y respuesta del Club.
- Análisis de fortalezas y debilidades en la gestión de la crisis.
- Recomendaciones para actualizar el manual y mejorar los protocolos.
- Generar instancias para incluir sesiones de aprendizaje para socios.



## Anexos

### ANEXO 1. Sustento legal prelación de investigación de accidentes.

#### Investigación Técnica (Liderada por la DGAC)

- **Base Legal Principal: Código Aeronáutico de Chile, Título V, "De la Investigación de los Accidentes de Aviación" (Artículos 100 al 111).**
  - El **Artículo 100** establece claramente que la **Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)** es la **única autoridad encargada de la investigación técnica** de los accidentes e incidentes de aviación civil en Chile.
  - **Su objetivo NO es determinar culpas ni responsabilidades civiles o penales**, sino determinar la "causa probable" del accidente para formular recomendaciones y evitar que se repita.
  - La DGAC tiene la facultad de acceder al sitio del suceso, custodiar la aeronave y sus restos, y requerir toda la información necesaria.
- **Reglamento Específico: DAR 13, "Reglamento para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación".**
  - Este reglamento detalla el procedimiento que sigue la DGAC, el rol del "Investigador a Cargo" y cómo se desarrolla la investigación técnica.

#### 2. Investigación Penal (Liderada por la Fiscalía)

- **Base Legal Principal: Código Procesal Penal.**
  - Cuando un accidente aéreo provoca **lesiones graves o la muerte de personas**, el hecho puede constituir un delito (cuasidelito de homicidio o lesiones). En este momento, se activa una investigación penal.
  - El **Artículo 180** del Código Procesal Penal establece que el **Ministerio Público (la Fiscalía) es quien dirige la investigación penal** y puede impartir instrucciones directas a las policías (Carabineros y PDI).

#### La Interacción y Secuencia en la Práctica

La secuencia que describiste se produce por la interacción de estas dos investigaciones:

1. **Carabineros de Chile:** Actúan como la primera fuerza de orden público en llegar. Su base legal es su **Ley Orgánica Constitucional**. Su función primordial es **aislar y proteger el sitio del suceso** para que no se altere la evidencia, tanto para la investigación técnica como para la penal.
2. **Llegada de DGAC y Fiscalía/PDI:** Ambas entidades tienen derecho a acceder al sitio. Aquí se produce el punto clave:
  - **Si hay fallecidos o heridos graves, la investigación penal tiene prioridad.** El Fiscal de turno asume la dirección del sitio.
  - El Fiscal instruirá al **Servicio Médico Legal (SML)** para el levantamiento de los cuerpos y a la **Policía de Investigaciones (PDI)**, generalmente a través de su Brigada de Homicidios, para que realice los peritajes criminalísticos.
3. **Coordinación y Subordinación Temporal:** La normativa de la DGAC (DAR 13) reconoce esta dualidad. Aunque la DGAC tiene la custodia técnica de la aeronave, **debe permitir que la Fiscalía, la PDI y el SML realicen sus procedimientos primero.** El investigador de la DGAC no puede mover ni alterar los restos de una forma que perjudique la investigación penal hasta que el Fiscal lo autorice.



4. **Liberación del Sitio:** Una vez que el SML retira los cuerpos y la PDI finaliza sus peritajes iniciales, el Fiscal "libera" el sitio. Es en este momento cuando la **DGAC puede tomar control total de la aeronave y sus restos** para continuar con su investigación técnica (traslado a hangares, análisis de componentes, etc.).
5. **Continuación del Proceso:** La investigación de la DGAC concluirá con un informe técnico (que puede ser usado como insumo en el juicio), mientras que la investigación de la **Fiscalía** seguirá su curso en el sistema judicial para determinar responsabilidades penales.

## ANEXO 2. Definición legal gravedad de lesiones

### 1. Lesiones Gravísimas (Las más severas)

Están definidas en el **Artículo 397, N° 1 del Código Penal**. Se considera que una persona sufre lesiones gravísimas cuando, a consecuencia de la herida o golpe, queda:

- Demente.
- Inútil para el trabajo.
- Impotente.
- Impedido de un miembro importante (como un brazo o una pierna).
- Notablemente deforme.

En resumen, son lesiones con consecuencias **permanentes e incapacitantes** para la vida de la víctima.

### 2. Lesiones Simplemente Graves (La definición de "Herido Grave")

Esta es la categoría que comúnmente se entiende como "herido grave". Está definida en el **Artículo 397, N° 2 del Código Penal**. La ley establece que son lesiones graves aquellas que, como resultado de la herida, golpe o maltrato, dejan a la víctima:

**...enfermo o incapacitado para el trabajo por más de treinta días.**

El criterio clave y objetivo es el **umbral de los 30 días**. Si la incapacidad laboral o la enfermedad producto de la lesión dura 31 días o más, legalmente se considera una lesión grave.

### 3. Lesiones Menos Graves

Para entender el límite, es útil conocer la categoría inferior. El **Artículo 399 del Código Penal** define las lesiones menos graves como aquellas que, sin ser gravísimas o simplemente graves, causan al ofendido: **una enfermedad o incapacidad para el trabajo que no exceda de treinta días.**

---

### ¿Quién Determina la Gravedad?

Es importante destacar que la calificación de una lesión como "grave", "menos grave" o "gravísima" no la hace Carabineros ni la propia víctima en el momento. Esta clasificación es un **diagnóstico técnico-legal** realizado por un médico, generalmente del **Servicio Médico Legal (SML)** o un perito médico, cuyo informe es un medio de prueba fundamental en la investigación que dirige la Fiscalía.



**En conclusión:** Para la ley chilena, un "herido grave" es una persona cuya lesión le provoca una enfermedad o le impide trabajar por un período **superior a 30 días**, o que sufre alguna de las consecuencias permanentes consideradas "gravísimas".

### ANEXO 3: Sustento Legal para la Protección de la Dignidad e Imagen de las Víctimas

La prohibición de difundir imágenes o videos de las personas involucradas en un accidente no es solo una norma de respeto y empatía, sino que se fundamenta en un sólido marco legal chileno que protege la dignidad de las personas. Este sustento es clave para argumentar contra la divulgación no autorizada.

#### 1. Constitución Política de la República de Chile:

- **Artículo 19, N° 4:** Es la piedra angular de esta protección. La Constitución asegura a todas las personas **"el respeto y protección a la vida privada y a la honra de la persona y su familia, y asimismo, la protección de sus datos personales"**. La imagen de una persona, y más aún en una situación de vulnerabilidad, es parte de su vida privada y su honra. Su difusión sin consentimiento constituye una vulneración a esta garantía fundamental.

#### 2. Código Penal:

- **Delitos contra el Honor (Artículos 412 y siguientes):** La difusión de imágenes o videos, dependiendo del contexto y el contenido, podría llegar a constituir delitos de **injurias o calumnias**, especialmente si estas imágenes van acompañadas de comentarios que atenten contra la dignidad, honra o reputación de los involucrados.

#### 3. Ley N° 19.628 sobre Protección de la Vida Privada:

- Esta ley regula el tratamiento de los "datos de carácter personal". Una fotografía o video es considerado un dato personal en cuanto permite identificar a una persona. La ley establece que el tratamiento de estos datos, incluyendo su comunicación o difusión, requiere por regla general el consentimiento del titular.

#### 4. Ley N° 19.733 sobre Libertades de Opinión e Información (Ley de Prensa):

- Si bien esta ley garantiza la libertad de información, también establece límites claros, especialmente el respeto a los derechos de las personas. La libertad de prensa no es un derecho absoluto y no ampara la vulneración del derecho a la honra y la vida privada de las víctimas.

**En Conclusión:** La solicitud de no difundir imágenes de los afectados se basa en el derecho constitucional a la honra y a la vida privada. Cualquier socio o tercero que lo haga no solo comete una falta de empatía, sino que podría estar infringiendo la ley y exponiéndose a eventuales acciones legales por parte de los afectados o sus familias.

Absolutamente. La negativa a declarar inmediatamente no es una obstrucción, sino el ejercicio de derechos garantizados. Aquí detallo el Anexo con las normas específicas que lo rigen, para que sea una herramienta práctica y fundamentada.



## ANEXO 4: Derecho a No Declarar Inmediatamente y a la Asistencia de un Abogado

### 1. Fundamento y Objetivo

Este anexo detalla el sustento legal que permite a un piloto o tripulante involucrado en un accidente aéreo **negarse a prestar una declaración formal y detallada de los hechos en el sitio del suceso, en un centro de salud, o en cualquier instancia sin la presencia de un abogado defensor.**

El ejercicio de este derecho es una recomendación fundamental para proteger la integridad física y psicológica de la persona, así como para garantizar un debido proceso en las investigaciones técnica y penal que se originan a raíz del evento.

### 2. Normas Específicas que Rigen este Derecho en Chile

El derecho a no declarar inmediatamente o sin un abogado se basa en un conjunto de garantías constitucionales y procesales. No se trata de un único artículo, sino de la interpretación conjunta de varias normas clave:

- **Constitución Política de la República de Chile:**
  - **Artículo 19, N° 3:** Asegura a todas las personas "la igual protección de la ley en el ejercicio de sus derechos". Este numeral garantiza el derecho a un "racional y justo procedimiento" y establece que **"toda persona tiene derecho a defensa jurídica en la forma que la ley señale"**. La asistencia de un abogado desde las primeras actuaciones de la investigación es una manifestación de este derecho. Esperar por dicho profesional para declarar es, por tanto, una garantía constitucional.
- **Código Procesal Penal (CPP):**
  - **Artículo 8: Derecho a la Defensa.** Establece que "el imputado tendrá derecho a ser defendido por un letrado desde la primera actuación del procedimiento dirigido en su contra". Dado que un accidente con lesionados o fallecidos inicia una investigación penal donde el piloto puede ser considerado imputado, este derecho se activa de inmediato.
  - **Artículo 93, letra g): Derechos del Imputado.** Enumera explícitamente el derecho a **"guardar silencio o, en caso de consentir en prestar declaración, a no hacerlo bajo juramento"**. Este es el derecho más directo que ampara la negativa a declarar. Si el piloto es tratado como potencial imputado por la policía o la fiscalía, puede acogerse a este derecho.
  - **Artículo 7: Víctimas y Testigos.** Aunque un piloto también puede ser víctima, si es interrogado en calidad de testigo, tiene la obligación de responder. Sin embargo, si de sus respuestas pudiera derivarse una responsabilidad penal para sí mismo, puede ampararse en el derecho a no autoincriminarse, un principio derivado de las garantías constitucionales.

### 3. Cómo Negarse Legalmente a Declarar (Procedimiento Práctico)

La negativa debe ser respetuosa, pero firme, y basarse en los derechos mencionados.

- **En el Sitio del Suceso:**
  - **Frente a la Autoridad (PDI, Carabineros, Fiscal o DGAC):** Si le solicitan una declaración formal sobre las causas y desarrollo del accidente, usted puede y debe manifestar:



*"Entiendo la necesidad de su investigación y estoy en total disposición a colaborar. Sin embargo, en este momento me encuentro en estado de shock y, en ejercicio de mi derecho constitucional a la defensa jurídica, prestaré mi declaración formal una vez que haya sido evaluado médicamente y esté presente mi abogado. Le ruego me indique cómo y dónde podemos coordinar dicha declaración a la brevedad."*

- **En un Centro de Salud:**

- Si una autoridad lo visita en el hospital o clínica para tomar declaración, el argumento es aún más sólido:

*"Agradezco su presencia, pero mi condición médica actual, certificada por los doctores, no me permite prestar una declaración lúcida y precisa. Además, estoy a la espera de mi abogado para que me asista. Entregaré mi declaración completa tan pronto como mi equipo médico y legal lo autoricen."*

- **Sin un Abogado Presente (en cualquier lugar):**

- La razón principal para posponer la declaración es la ausencia de un defensor:

**"Reitero mi voluntad de colaborar. No obstante, en este momento no cuento con la asistencia de mi abogado. He sido instruido de no prestar declaración formal hasta que él esté presente para garantizar mi derecho a una debida defensa. Por favor, coordinemos la diligencia para cuando mi abogado pueda asistir."**

**En Conclusión:** La negativa a declarar de forma inmediata es un **derecho procesal y constitucional**. No es un acto de rebeldía ni de obstrucción, sino una medida de prudencia para asegurar que la declaración sea fidedigna, precisa y resguardando las garantías de un justo proceso. El piloto no está obligado a producir prueba en su contra y tiene derecho a ser asesorado en cada etapa.

## ¿Que pasa si lo fuerzan a declarar?

Un funcionario público (sea DGAC, PDI, Carabinero o Fiscal) que obligue o fuerce a un piloto o tripulante a declarar sin la presencia de un abogado, especialmente si esa persona puede ser considerada "imputada" en una investigación penal (lo que ocurre en cualquier accidente con heridos o fallecidos), está cometiendo una **falta grave a la ley y a la Constitución**.

Esta acción ilegal puede acarrear dos tipos de consecuencias graves:

### 1. Consecuencias Procesales (Para la Evidencia Obtenida)

Esta es la consecuencia más inmediata y directa. La declaración obtenida bajo coacción o vulnerando el derecho a la defensa es considerada **"prueba ilícita"**.

- **Base Legal:** El **Código Procesal Penal** establece el principio de exclusión de prueba obtenida ilegalmente. Un Juez de Garantía, a petición de la defensa, tiene la facultad de excluir cualquier prueba que se haya obtenido con "inobservancia de garantías fundamentales".
- **Resultado Práctico:** La declaración forzada **sería declarada nula y no podría ser utilizada en un eventual juicio** en contra del piloto o de cualquier otra persona. Es una prueba que "no existe" para el sistema judicial. Esto puede debilitar significativamente la investigación de la Fiscalía.

### 2. Consecuencias para el Funcionario (Administrativas y Penales)

El funcionario que actúa de esta manera se expone a graves sanciones personales.



## A. Responsabilidad Administrativa

Todo funcionario público está sujeto a un estatuto administrativo que le exige actuar con apego a la ley. Forzar una declaración es una grave falta a los deberes del cargo.

- **Acción:** Se puede iniciar un **sumario administrativo** en su contra dentro de su propia institución (DGAC, PDI, Carabineros o Fiscalía).
- **Posibles Sanciones:** Dependiendo de la gravedad, las sanciones pueden ir desde una **anotación de demérito** en su hoja de vida, una **suspensión de funciones**, hasta la **destitución** de su cargo.

## B. Responsabilidad Penal

Esta es la consecuencia más severa. La acción de forzar a declarar puede constituir un delito.

- **Base Legal Principal:** El Código Penal.
- **Posibles Delitos:**
  1. **Apremios Ilegítimos (Artículo 150 A y 150 B del Código Penal):** Sanciona al empleado público que somete a una persona a cualquier forma de apremio (coerción) ilegítimo, sea físico o **psicológico**. Forzar a declarar a una persona en estado de shock, amenazando con consecuencias si no lo hace, califica como un apremio psicológico. Las penas pueden ser de presidio, multas e inhabilitación para ejercer cargos públicos.
  2. **Abusos contra Particulares (Artículo 255 del Código Penal):** Sanciona al empleado público que, abusando de su cargo, comete "vejaciones injustas". La intimidación para obtener una declaración forzada puede ser considerada una vejación.

### En resumen:

Un funcionario que obliga a un piloto a declarar sin abogado no solo está obteniendo una prueba inútil para el proceso judicial, sino que se está exponiendo personalmente a un sumario administrativo que puede costarle su carrera y a una investigación penal que puede resultar en una condena. Es una acción completamente contraria a la ley y al debido proceso.