

En lo principal: Previa toma de declaración indagatoria, solicita se dicten autos de procesamiento que indica. **En el otrosí:** Solicita diligencias que indica.

Señor Ministro en Visita (Juzgado de Aviación)

Cristián Arias Vicencio, en representación de **Mario Párraga San Román**, en autos Rol N° 32-2011, del Juzgado de Aviación, a US. Iltra. digo:

De conformidad con lo que disponen los artículos 133-A N° 3° y 140 del Código de Justicia Militar, en relación con el artículo 274 del Código de Procedimiento Penal, y de conformidad además con lo que disponen los artículos 15 N° 1, 490, 492 inciso 1° y 391 N° 2° del Código Penal y artículo 299 N° 3 del Código de Justicia Militar, solicito se tome declaración indagatoria y, hecho, se someta a proceso a las personas que más abajo se indican, en calidad de autores del delito de homicidio, de carácter culposo, cometido en perjuicio de **Galia Carolina Díaz Rifo** y de las restantes personas que han resultado víctimas como pasajeros o tripulantes de la aeronave CASA 212, Serie 300, número 966, que fuera de dotación del Grupo N° 8, de la Vª. Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile y que capotó, precipitándose al mar, el día viernes 2 de septiembre de 2011, aproximadamente a las 15:55 hora local, en el canal existente entre las islas Robinson Crusoe y Santa Clara, del archipiélago de Juan Fernández.

Se solicita el sometimiento a proceso de los siguientes inculpados:

- 1.- **Luis Ili Salgado**, ex General de Aviación, ex Comandante del Comando de Combate.
- 2.- **Guillermo Castro Guzmán**, Coronel de Aviación, Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate.
- 3.- **Julio Frías Pistono**, ex General de Aviación, ex Comandante en Jefe de de la Vª. Brigada Aérea.

4.- **Aldo Carbone Frugone**, Coronel de Aviación, Jefe del Estado Mayor de de la Vª. Brigada Aérea.

5.- **César Pineda Troncoso**, ex Comandante de Grupo (A), Comandante del Grupo de Aviación N° 8.

Todos ellos en calidad de autores, de conformidad con lo que dispone el artículo 15 N° 1 del Código Penal, del delito de homicidio culposo, en el tipo de concurso que SS. ltma. determine, con el delito de incumplimiento de deberes militares, todo ello de acuerdo con los siguientes antecedentes de hecho y de derecho:

I.- EXISTENCIA DEL DELITO QUE SE INVESTIGA

El delito por el cual se solicita el procesamiento consiste en el homicidio culposo de cometido en perjuicio de **Galia Carolina Díaz Riffo** y de las restantes personas que han resultado víctimas como pasajeros o tripulantes en la fecha, lugar y aeronave ya indicados.

La acreditación de la muerte de las 21 personas que se encontraban a bordo de la aeronave no requiere mayor análisis, no obstante que en el caso de 4 de ellas, no se ha podido certificar la muerte por cuanto sus cuerpos no se han podido hallar.

Ahora bien, que la muerte de **Galia Carolina Díaz Riffo**, junto a las restantes víctimas del delito, lo sea como consecuencia de la imprudencia o negligencia de determinadas personas que responden a título de culpa penal es cuestión que se debe explicar a continuación.

Desde luego la negligencia o imprudencia como factor generador de la muerte es cuestión que aparece acreditada tanto en las conclusiones del "Informe del accidente aéreo clase "A" ocurrido el 02 sept. 2011. Avión CASA 212/300 N° 966 del Grupo de Aviación N° 8", elaborado por la Junta Investigadora de Accidentes de la Fuerza Aérea (J.I.A.), en adelante, indistintamente Informe JIA; cuanto en las conclusiones del

"Informe del Accidente del avión C-212-300 DF S/N 443 (Reg.966), operado por la Fuerza Aérea de Chile, en la proximidad del Aeródromo de las Islas Juan Fernández, Chile, el 02 de Septiembre de 2011", elaborado por el fabricante EADS CASA, Airbus Military, en adelante, indistintamente Informe CASA.

En efecto, ambos informes describen la causa del impacto del avión con el agua como una exposición de la tripulación y la aeronave a condiciones extremas de vuelo, por las condiciones meteorológicas imperantes al momento del arribo del vuelo al archipiélago o "Factor Contextual Meteorológico".

Así, el Informe CASA señala como causa más probable que provocó este accidente la "[p]érdida de control del avión mientras que realizaba el tramo de viento en cola a través del canal existente entre las Islas de Robinsón Crusoe y Santa Clara a una altura estimada de 650 pies o inferior, durante el circuito de aproximación a la pista 32, en una trayectoria muy plana (con poca diferencia de altura sobre la pista), **al encontrarse unas condiciones meteorológicas muy adversas, con cizalladuras de viento (wind shear), que expusieron a la tripulación a unas condiciones extremas de vuelo**". Agrega este informe: "Las condiciones meteorológicas presentes en la trayectoria estimada del avión estaban caracterizadas por una atmósfera muy inestable y cambiante, con niveles de turbulencia eventualmente fuertes y posiblemente poderosas ráfagas descendentes, derivadas de la presencia de celulares abiertos después del paso de un frente, con movimientos verticales convectivos de masas de aire en toda la zona de las Islas. **Estas condiciones adversas se combinaron localmente con la inestabilidad generada por los fuertes torbellinos que se forman transversales al canal para vientos del sur suroeste, a sotavento de la Isla Santa Clara,** que dan lugar a movimientos alternativos descendentes y ascendentes de la masa de aire en muy poca distancia, provocando fuertes cizalladuras de viento en su zona de influencia. Como último factor se añade la **exposición final a fuertes vientos cruzados y arrachados,** muy variables en su intensidad y dirección en muy cortos periodos de tiempo."

Asimismo el Informe JIA señala que “[l]a causa más probable del accidente es la **pérdida del control de la aeronave**, el que fue irrecuperable dada la baja altura de vuelo”, explicando asimismo que **“[l]a pérdida de control fue generada por un Factor Contextual Meteorológico, lo que produjo un descenso repentino del avión, con importante inclinación alar, por cuanto el lugar del accidente estaba afectado por cizalle horizontal y vertical originado por fuertes vientos que provenían desde el Oeste – Suroeste, con grandes cambios en intensidad y dirección, arranchados con presencias de inestabilidad post frontal, con desplazamientos verticales significativos de masas de aire y con turbulencia eventualmente fuerte.”**

Finalmente el informe JIA agrega un factor adicional que es característico del canal existente entre Santa Clara y Robinson Crusoe: **“A esto se sumó el efecto aerodinámico que se ejercía en las masas de aire que circulaban a través de la isla Santa Clara, la que generaba en el lugar del accidente torbellinos contiguos contrarrotatorios a baja altura, con presencia de corrientes de aire ascendentes y descendentes de manera alternativa de distancias muy pequeñas y de gran inestabilidad”**.

De estas conclusiones, que en términos generales resultan coincidentes entre sí, queda claro que la causa del impacto del avión y la consecuente muerte de las 21 personas a bordo, se debió a la presencia de determinadas condiciones meteorológicas que llevaron a la tripulación al punto de perder de manera absoluta el control de la aeronave: **“la pérdida de control fue generada por un Factor Contextual Meteorológico”** (Informe JIA).

Entonces, la pregunta nivel de reproche penal es si esta causa, en tanto fenómeno aerodinámico o fenómeno físico, era evitable o vencible mediante el despliegue de alguna acción humana diligente o adecuada para sortearla y así evitar el resultado desastroso o si era imposible evitar la consecuencia fatal de la exposición de la aeronave a semejantes condiciones extremas.

La respuesta es positiva distinguiendo dos tramos o fases relacionadas con el vuelo ejecutado y siniestrado el día 2 de septiembre de 2011. A saber:

A.- EN LA FASE FINAL DE EJECUCIÓN DEL VUELO, LA ALTURA Y ZONA DE VUELO COMO CONDICIÓN DEL RESULTADO MUERTE.

En la fase final y a poco de producirse el desenlace, sin duda que la caída del avión generada por su pérdida de control, pudo ser evitable por parte de la tripulación de la aeronave, manteniendo una altura de vuelo superior a la que se determinó en los Informes Periciales, estimada en 650 pies o inferior, según Informe CASA y evitando el vuelo por el canal existente entre Santa Clara y Robinson Crusoe, en adelante indistintamente el Canal, especialmente de manera más próxima a Santa Clara. Así, el Informe CASA señala, como "factor contribuyente": *"El escaso margen de altura sobre el agua con el que la aeronave realizó el vuelo por el canal (estimado en no más de 650 ft en la zona anterior al impacto), lo que hace que la aeronave sea más vulnerable a las posibles descendencias que se pudieran encontrar, sin dejar margen de reacción a la tripulación. Además, este nivel de vuelo determina que el avión deba cruzar la zona de cizalladura y alta inestabilidad causada por los torbellinos a sotavento de la Isla Santa Clara, cuyo efecto se disipa rápidamente con la altura."* (8.2.2). A su turno el Informe JIA, de manera coincidente, considera como "factor contribuyente": *"El factor humano por parte de la tripulación, al volar la aeronave a baja altura por motivos indeterminados, quedando ésta expuesta a un área inestable de viento y cizalle reinantes a sotavento de la Isla Santa Clara"* (III.A.2.b.1)). Del mismo modo explica como causa más probable: *"La causa más probable del accidente es la pérdida del control de la aeronave, el que fue irrecuperable dada la baja altura de vuelo"* (III.A.2.a).

Los motivos "indeterminados" para volar a baja altitud, en verdad deben considerarse como "injustificados", puesto que ningún perito ha dado una razón técnica o lógica para explicar esta conducta de vuelo. Más aún, existen testimonios prestados ante SS. Iltrma. que se refieran a la falta absoluta de justificación de esta maniobra. Así, César Pineda Troncoso, Comandante del Grupo de Aviación N° 8, en su declaración de

fs. 2.446 y ss., señala: *"No conozco ningún factor que obligue a un piloto a volar a baja altitud"*.

En esta fase, sin duda alguna, la responsabilidad por el despliegue de una conducta imprudente y poco precavida, consistente en maniobrar la aeronave a tan baja altura que la pérdida de control se hiciera irrecuperable, correspondió a la tripulación a cargo.

Dado el resultado fatal de la maniobra, la responsabilidad penal ha quedado extinguida por la muerte de aquellos que habrían resultado responsables por la conducción de la aeronave en una zona de peligro extremo, fácilmente evitable superando la baja altura que llevaba la aeronave.

Debe considerarse para esto que el Informe CASA señala que el efecto que se produce en el canal, a sotavento de Santa Clara "se disipa rápidamente con la altura" y que, a su turno, el Informe JIA considera "inexplicable" el nivel de vuelo que logró la aeronave, sin atribuirlo a un "factor contextual" u otro que haya hecho imposible superar ese nivel de vuelo y, por ende, evitar las condiciones extremas que determinaron la pérdida irrecuperable de control del avión.

A mayor abundamiento, el vuelo por el sector del Canal constituye una maniobra en extremo peligrosa para cualquier piloto entrenado que tenga conocimiento sobre la realidad meteorológica y orográfica del Archipiélago Juan Fernández y en particular de las zonas de vuelo, aterrizaje y despegue del aeródromo. Así, por ejemplo, a fs. 523 presta declaración Nicolás Vidal Hamilton, piloto con 20 años de experiencia y al menos 16 años de vuelo al archipiélago, quien señala que previo a su aterrizaje, el mismo día 2 de septiembre a las 12:55 hrs. aprox., sobrevoló la isla, efectuando un giro sobre el mismo estrecho en que se produjo la maniobra mortal del CASA 212, pero a una altura de 3.000 pies, para luego dirigirse a la pista y arribar sin contratiempo. Para esa hora declara que enfrentaba vientos de 20 a 30 nudos y semicruzado en contra del viento en la pista de aterrizaje. A su turno, a fs. 548 declaró Ricardo Scháfer Graf, piloto con décadas de experiencia y con unos 13 años de vuelo cotidiano a Juan Fernández, quien

también aterrizó, el mismo 2 de septiembre, aproximadamente a las 12:45 hrs., enfrentando dificultades meteorológicas que lo hicieron rehusar un primer intento de aterrizaje. Señala en su declaración: *"No sobrevolé el canal, ya que por los vientos (efecto Venturi), habría sido un vuelo muy riesgoso, toda vez que este efecto, producido por el canal aumentan su velocidad por lo que jamás sobrevuelo dicho canal o estrecho"*.

En definitiva SS., la maniobra realizada por el personal de tripulación que dejó la aeronave a merced de condiciones meteorológicas extremas e insuperables, dada la baja altura con que se pasó por sector del Canal, constituía un riesgo previsible y evitable, que generó una condición necesaria para causar la muerte a los 21 ocupantes del CASA 212, acción que a todas luces aparece como imprudente o temeraria y que resulta imputable precisamente a la tripulación, tanto a quien cumplía las funciones de piloto, cuanto a quien ejercía el comando de la aeronave. Su responsabilidad penal obviamente se encuentra extinguida en virtud de lo que dispone el art. 93 N° 1 del Código Penal, sin perjuicio de la responsabilidad civil que subsiste respecto de la Fuerza Aérea de Chile en tanto operador de la aeronave siniestrada.

B.- EN LA FASE DE PLANIFICACIÓN DEL VUELO. LA NEGLIGENCIA POR NO ESTABLECER PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES HACIA Y DESDE EL ARCHIPIÉLAGO DE JUAN FERNANDEZ.

Una segunda línea de responsabilidad por la muerte de los 21 ocupantes de la aeronave dice relación con la ausencia de protocolos o procedimientos específicos para operar en el archipiélago de Juan Fernández por aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile.

Nuevamente en esto, los informes CASA y JIA son coincidentes. Así el Informe CASA señala como factor contribuyente: **"El Aeródromo de la Isla Robinsón Crusoe no tiene publicado ningún procedimiento de aproximación destinado a las tripulaciones en donde se especifiquen los posibles tipos de circuito a realizar y los mínimos de altura que deben ser observados en sus diferentes tramos"** (8.2.1)

y, a su turno, formula las siguientes recomendaciones a los operadores del aeródromo: "c) Difundir entre los operadores del Aeródromo de Robinson Crusoe los resultados del estudio de flujo aerodinámico en su entorno cuando el archipiélago está expuesto a condiciones de fuertes vientos de direcciones sur suroeste, **advirtiendo de la formación turbillonaria que da lugar que da lugar a un gradiente muy importante de corrientes descendentes y ascendentes, con fuertes cizalladuras de viento (wind shear) en vuelos a baja altura por el canal;** y d) Difundir entre los mismos operadores las técnicas más recomendadas para operar en condiciones meteorológicas adversas. En particular se recomienda **reforzar la instrucción específica para vuelo en ambiente de fuertes vientos racheados en zonas montañosas y aterrizajes con viento cruzado en pistas en orografía semejante a la Isla** (elevadas con acantilados en las cabeceras)". (9.c. y d.).

Por su parte el Informe JIA establece como factor contribuyente de la tragedia la ausencia de protocolos o procedimientos: "**No hay procedimientos publicados para tripulaciones,** tales como cartas de aproximación y aterrizaje visual u otro procedimiento que indique **altitudes mínimas y zonas restringidas o peligrosas para el vuelo en el Aeródromo Robinson Crusoe y sus alrededores.**" (III.A.2.b.1)).

Establecido esto, en el Informe JIA se formulan 15 recomendaciones al Comando de Combate de la Fuerza Aérea, entre ellas las siguientes: "a) *Disponer la elaboración de un procedimiento para volar hacia el Aeródromo Robinson Crusoe que contenga disposiciones específicas para la operación, con aspectos de detalle a considerar en la planificación y ejecución del vuelo;* b) *Implementar el diagrama de flujo que orienta el proceso de planificación de una misión, el que se adjunta en el Apéndice N°20 al Anexo G.;* c) *Elaborar estándares Operacionales respecto de la operación de las aeronaves institucionales en vuelos con Punto de No Retorno (PNR);* d) *Considerar en la planificación de los vuelos a la Isla Robinson Crusoe una escala técnica y carguío de combustible en Viña del Mar;* y o) *Definir un plan de entrenamiento para pilotos y tripulantes de manera que adquieran la capacidad de reconocer un encuentro con cizalle de viento y que comprendan las medidas que la tripulación, en su conjunto,*

deben tomar para evitar sus efectos. Lo anterior en términos teóricos, como también, ver la factibilidad de generar un entrenamiento en simulador de vuelo”.

Esto significa que la Fuerza Aérea, en tanto operador de vuelos hacia y desde el archipiélago, desconocía en rigor la realidad climatológica y orográfica del aeródromo y sus alrededores, que constituyen zonas de vuelo, de manera que al operar en tales condiciones de desconocimiento, lo que cabe preguntarse a efectos del reproche penal es si existía alguna persona a cargo o con responsabilidad en el diseño, implementación y publicación con carácter obligatorio de procedimientos que permitieran una operación de vuelo segura e impidiera que la tripulación se aproximara al aeródromo y, en definitiva, al lugar de la catástrofe causando la muerte de las 21 personas.

Ahora bien, a pesar que tanto el Informe CASA como el Informe JIA contienen recomendaciones para la Dirección General De Aeronáutica Civil, en adelante indistintamente DGAC, precisamente relativas a la publicación de Cartas Aeronáuticas para el aeródromo de Robinson Crusoe, estableciendo puntos de paso y alturas mínimas de vuelo sobre ellos, esto no descarta la responsabilidad directa del operador aéreo, en este caso la Fuerza Aérea, por la no existencia de estos protocolos de seguridad en las operaciones en el aeródromo y sus alrededores. La Fuerza Aérea se encuentra obligada a contemplar y mantener sus propios procedimientos actualizados, independiente de la normativa que eventualmente pudiera dictar la DGAC, la que no resulta vinculante para la Fuerza Aérea, que no rige para las aeronaves militares de conformidad con lo que dispone el artículo 3º del Código Aeronáutico, salvo que exista una disposición expresa que así lo indique. Esta disposición se complementa con el artículo 29 del mismo Código que considera como aeronaves militares las destinadas a las Fuerzas Armadas o las que fueren empleadas en operaciones militares o tripuladas por personal militar en ejercicio de sus funciones, siendo precisamente el caso de la aeronave siniestrada.

Además, según lo establece el Dictamen Fiscal de 27 de abril de 2012, agregado a fs. 1.565 y ss. de estos antecedentes, se establece, mediante Informe de la DGAC, de

30 de septiembre de 2011, que el Procedimiento DAP 11-107 sobre Procedimiento para los vuelos hacia y desde la Isla Robinson Crusoe, no contempla ninguna normativa expresa que haga aplicable sus disposiciones a los vuelos que realicen aeronaves militares.

En el mismo sentido se establecieron responsabilidades personales e institucionales por la falta de procedimientos para operar en condiciones de seguridad hacia y desde Juan Fernández, en el Dictamen Fiscal de 27 de abril de 2012, en adelante indistintamente el Dictamen, agregado a fs. 1.565 y ss. de estos antecedentes, que corresponde a la Investigación Sumaria Administrativa, en adelante indistintamente la Investigación Sumaria, ordenada instruir por Resolución (S) N° E-079 de 2 de septiembre y ampliada por resolución (S) N° E-134 de 1 de diciembre de 2011, ambas de la Dirección de Operaciones de la Fuerza Aérea.

Respecto de las personas que tenían a su cargo la responsabilidad de establecer los procedimientos o protocolos para la seguridad de la operación en el archipiélago, ha quedado establecido que corresponde al Comando de Combate, a la Vª Brigada Aérea y al Grupo de Aviación N° 8. En efecto, conforme se señala en el Dictamen, a fs. 1.610 y ss. (fs 2.41º y 2.411 del Dictamen, considerandos 61 a 64 y 69), se encuentra establecido que ni el Comando de Combate, ni la Vª Brigada Aérea, ni el Grupo de Aviación N° 8, cuentan con una normativa específica que rija los vuelos al Archipiélago de Juan Fernández.

Esta omisión, que por sí misma denota negligencia, se ve agravada por la circunstancia que en la misma Investigación Sumaria se estableció que la teniente Carolina Fernández había reportado una condición meteorológica adversa en una misión anterior al archipiélago, según da cuenta de ello el Comandante Surogante del Grupo de Aviación N° 8, Guillermo Pino Maggi.

A mayor abundamiento esta misma investigación, según consta a fs 1.612, de estos autos, estableció que el Grupo de Aviación N° 8 *"no tiene una procedimiento de tránsito establecido para la operación del Aeródromo (Isla Robinson Crusoe), que sólo se*

traspasa la experiencia de manera informal (no escrita en un procedimiento)", según lo declaró Marcelo Flores Flores, Instructor de material Casa 212 (fs. 12.412, considerando 71 del Dictamen).

En el mismo orden de ideas, se establece en el Dictamen, a fs. 1.620 de autos, (fs. 2.420 del Dictamen, considerando 125), mediante declaración del Comandante Christian Tapia Lufi, Jefe Sección SAE del Grupo 8, que el accidente se debió a una cadena de eventos en que se vulneró la seguridad en algún lugar, y que se podría haber detectado con un procedimiento específico para esa operación, el que no existía para el Grupo 8.

Concordante con lo que se viene diciendo, a fs 1.623 de autos, que corresponde a fojas 2.423 del Dictamen Fiscal, se encuentra establecida la existencia de responsabilidad de mando por falta de normas y procedimientos en este caso, según aparece en los considerandos 144, 145, 146, 147 y 148.

Así las cosas, hasta aquí queda meridianamente clara la falta de protocolos o procedimientos para la operación segura de aeronaves de la Fuerza Aérea, hacia y desde Juan Fernández.

Aún así conviene traer a colación el reconocimiento expreso sobre este particular que ha hecho el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General **Jorge Rojas Ávila**, en la diligencia indagatoria de fs. 1.700, quién, al ser consultado por las razones por las cuales la Fuerza Aérea de Chile no contemplaba un protocolo especial para vuelos desde y hacia Juan Fernández, a diferencia de lo que ocurre, por ejemplo con la Antártica señala: "La Fuerza Aérea de Chile tiene protocolo a la Antártica por las condiciones extremas de esa región y cuya principal característica es la variabilidad e imprevisión de condiciones climatológicas. Por ello requiere protocolo especial. Para el caso de Juan Fernández, tratándose de una operación con punto de no retorno, debió haber habido un procedimiento, sin perjuicio que las unidades deben conocer y aplicar los procedimientos de planificación de vuelo de los aeronaves; tal como se explica en los manuales de vuelo y de fase. Quiero agregar que la frecuencia de vuelo

a la Antártica, sobre todo en época estival, es una operación frecuente y de gran intensidad y a Juan Fernández se viaja en forma eventual y esporádica, lo que no debe ser mas de 2 a 3 vuelos al año". Como se comprenderá, las razones esgrimidas por la máxima autoridad militar de la Fuerza Aérea para no contemplar un protocolo especial, fundadas en la poca frecuencia de vuelos, resulta sorprendente, puesto que evidencia la máxima negligencia que se pueda concebir para no adoptar procedimientos o protocolos de seguridad, tan solo por la poca incidencia estadística de los vuelos, pues ello implicaba entregar sencillamente al azar las pocas operaciones aéreas que se realizaban en Juan Fernández.

Por último SS. Iltrma. es un hecho a estas alturas público y notorio, además de constar en los últimos antecedentes del proceso, que la Fuerza Aérea de Chile precisamente ha adoptado medidas especiales que debe considerarse para operar en el archipiélago que, en buena parte, acogen las recomendaciones efectuadas en los Informes CASA y JIA. De esta manera, la ausencia de estos protocolos especiales, que no echaba de menos el Comandante en Jefe, ha hecho evidente que se trataba de una omisión culpable y que constituía una conducta exigible y esperable de aquellos que tenían la responsabilidad personal de hacerlo, al interior de la institución castrense.

De haberse cumplido con los deberes de reglamentar las operaciones aéreas al archipiélago, previendo los riesgos inherentes a esa clase de operaciones, el resultado fatal se habría evitado. Desde luego, de haberse considerado alguna normativa sobre punto de no retorno, sin duda alguna que el resultado final no se habría producido puesto que el viaje sencillamente no se habría efectuado, tal como lo señaló el mismo Comandante en Jefe de La Fuerza Aérea ante la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados, quien señaló que, de haberse ajustado el vuelo a la normativa de la Dirección de Aeronáutica Civil, el vuelo jamás se habría realizado.

Pero más aún, habiéndose contemplado los riesgos inherentes a las zonas de vuelo y sus características especiales, sin duda que la operación se habría efectuado en condiciones de seguridad que la tripulación habría conocido y tendría que haber respetado. Como lo ha dejado establecido la Investigación Sumaria, existía "poco

conocimiento general de los aspectos fundamentales que afectan a un vuelo al Archipiélago de Juan Fernández, como es el caso del punto de no retorno y de la certeza de las variables que se manejan para ese punto, a saber, la meteorología y la condición de la pista. En ello incide el análisis necesario para determinar cuál es la mejor pista o la más segura para efectuar vuelos hacia el Archipiélago de Juan Fernández, lo que no fue analizado por la Comandancia del Grupo No 8, el que efectuó estas operaciones considerando como pista de despegue el Aeropuerto Arturo Merino Benítez”.

Además ha quedado establecido que “todas las declaraciones efectuadas por Oficiales y Personal del Grupo de Aviación No 8, son contestes en que no existe un procedimiento para volar al Archipiélago de Juan Fernández y que los conocimientos a ese respecto se han transmitido en forma verbal y de acuerdo a la experiencia. Sin embargo, consta en la investigación que existe en el Manual de Fase del avión Casa-212 de febrero de 2007, dentro de la denominada “fase de transición”, una sección de planificación, donde se destaca la necesidad de efectuar dicha tarea considerando especialmente el tipo de carga y pasajeros a trasladar, meteorología y NOTAMs, cálculo de performance, selección de la ruta y nivel de vuelo, cálculo de combustible, entre otros. Todo ello se complementa con un diagrama de flujo de planificación contenido en el Anexo B del mismo Manual, el que establece la secuencia de tareas que debieran realizarse desde la generación de la misión hasta su ejecución. Pese a encontrarse vigente este Manual en el Grupo de Aviación No 8, no existe constancia que se le haya dado cumplimiento por parte de la tripulación del vuelo y de los encargados de controlar esa misión. Si bien este Manual es de carácter general, nada impedía a la Unidad dictar o someter a consideración del Sr. Brigadier un procedimiento especial para el Archipiélago de Juan Fernández, al que si bien sólo se volaba tres o cuatro veces al año en misiones de apoyo a la comunidad de ese Archipiélago, ello se ha efectuado de manera ininterrumpida durante más de una década. Cabe hacer presente que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 57 del Reglamento Serie “A” No 77, el Comandante del Grupo de Aviación No 8 depende directamente del Comandante en Jefe de la Va Brigada Aérea”.

Como se puede advertir, queda claro que, de haberse contemplado procedimientos especiales para estas operaciones, la que en definitiva siniestró, se habría desarrollado en condiciones de seguridad o sencillamente no se habría realizado.

Sin perjuicio, de lo ya latamente expresado respecto del delito culposo de homicidio, indudablemente, concurre también el delito de incumplimiento de deberes militares, en tanto las personas responsables de establecer los procedimientos y protocolos para la operación en condiciones seguras hacia y desde el Archipiélago de Juan Fernandez han dejado de cumplir deberes militares expresamente contemplados en su descripción de cargo y funciones, según se detalla en el capítulo siguiente.

II.- PRESUNCIONES FUNDADAS DE PARTICIPACIÓN DE LOS INculpADOS

Establecido entonces y como lo tiene claro SS. Itma., la ausencia de protocolos o procedimientos especiales para operar en el archipiélago es un hecho establecido en esta causa. Corresponde señalar cómo se vinculan las personas cuyo procesamiento se solicita con la omisión de esta normativa de seguridad. La respuesta está precisamente en su descripción de funciones y responsabilidad de mando que la Investigación Sumaria ha dejado establecida.

En efecto, se encuentra establecido que corresponde al **Comandante del Comando de Combate**, entre otras funciones, responsabilidades y atribuciones principales del Comandante del Comando de Combate, entre otras, establecer y supervisar la instrucción, el entrenamiento, el alistamiento y la capacidad operacional de las unidades subordinadas para el cumplimiento de la misión asignada al Comando de Combate, tanto para tiempo de paz, como en situación de guerra; **aprobar, disponer y supervisar la aplicación de las tácticas, técnicas y procedimientos para ejecutar las operaciones aéreas**, a fin de obtener y mantener el alistamiento operativo que se determine para las unidades de combate y de apoyo al combate de su dependencia; y disponer el cumplimiento de las políticas y normativa institucional, emanadas del nivel superior, controlando su aplicación por parte de las Unidades subordinadas.

Esta función le correspondía, en fase de planificación del vuelo del CASA 212 al ex General Luis Ili Salgado.

Por otra parte se encuentra establecido en la Investigación Sumaria que, son funciones, responsabilidades y atribuciones principales del Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate, entre otras, **elaborar y actualizar las normas operativas que permitan el eficiente desarrollo de las actividades de vuelo;** y coordinar y controlar el desarrollo de las actividades operativas en que se encuentren involucradas más de una Brigada Aérea.

Esta función le correspondía, en fase de planificación del vuelo del CASA 212 al Coronel de Aviación, **Guillermo Castro Guzmán.**

En relación a la V^ª. Brigada Aérea se estableció que le corresponde a su Comandante en Jefe de la V^ª. Brigada, tiene como función y responsabilidades básicas, ejercer el mando superior de las Bases y Unidades asentadas en su jurisdicción, lo que incluye ejercer la conducción y la facultad de decidir sobre las fuerzas y medios aéreos disponibles para lograr el cumplimiento de la misión y, asimismo, **es función y responsabilidad básica de la Comandancia en Jefe de la Va Brigada Aérea el formular las normas y procedimientos de seguridad aeroespacial conforme a las políticas y disposiciones de nivel superior.**

A mayor abundamiento, la Investigación Sumaria establece lo siguiente: *"Por otra parte, si bien es función y responsabilidad de la Comandancia en Jefe de la V^ª. Brigada Aérea el formular las normas y procedimientos de seguridad aeroespacial, esta es una labor esencialmente preventiva, que debe fomentarse permanentemente y de manera especial en el área de vuelo. Tal como consta en la investigación, existió un incidente previo relativo a la meteorología que afectó a los mismos pilotos del Casa 212 No 966, en un vuelo previo al Archipiélago de Juan Fernández, que hubiese ameritado la confección de un Informe de Riesgo Operacional (I.R.O.) y un análisis por parte del S.A.E., ello no ocurrió. Además, de acuerdo a las propias declaraciones del en ese entonces Jefe del Departamento S.A.E. de la V^ª. Brigada Aérea, Suboficial Mayor Pedro*

Cornejo Velásquez, no se efectuaron Inspecciones S.A.E. ni auditorías al Grupo de Aviación No 8."

Las funciones y responsabilidades descritas le correspondían, en fase de planificación del vuelo del CASA 212, al ex General, **Julio Frías Pistono**.

En cuanto al Jefe del Estado Mayor de la Vª. Brigada Aérea, la Investigación Sumaria establece que son funciones y responsabilidades básicas del Jefe del Estado Mayor, entre otras, elaborar, actualizar, modificar y publicar, los planes, normas y procedimientos internos de la Brigada Aérea, que permitan el cumplimiento de la normativa y planificación superior.

Estas funciones y responsabilidades le correspondían, en fase de planificación del vuelo del CASA 212, al Coronel, **Aldo Carbone Frugone**.

Respecto del Grupo de Aviación N° 8, Respecto del Comandante del Grupo de Aviación No 8, señala la Investigación Sumaria que son funciones de la Comandancia del Grupo de Aviación N° 8, entre otras, ejercer el mando operativo, administrativo y logístico de la Unidad, para el cumplimiento de la misión y tareas asignadas; materializar los programas de instrucción y entrenamiento, a fin de mantener un alto nivel de eficiencia del personal bajo su mando; disponer las medidas de seguridad militar y aeroespacial, tendientes a preservar los recursos humanos y materiales bajo su mando, complementando las emanadas de la Va Brigada Aérea; y velar por el estricto cumplimiento de todas las disposiciones, reglamentos y órdenes vigentes por parte del personal de dotación de la Unidad.

Esta función, cargo y responsabilidad, en fase de planificación del vuelo del CASA 212, le correspondían al Comandante **César Pineda Troncoso**.

III.- DECLARACIÓN INDAGATORIA

Finalmente SS. Itma., en cuanto al requisito formal contemplado en el encabezado del artículo 274 del Código de Procedimiento Penal, si bien en este caso no concurre, tal exigencia procedimental es perfectamente salvable, precisamente mediante la citación de los inculpados a prestar indagatoria de manera previa al procesamiento, de manera que, cumplido con el trámite procesal, se proceda de inmediato a dictar los autos de procesamiento solicitados.

Es del caso hacer presente que, tratándose de un sistema regido por el Código Procesal de 1906, resulta evidente que tal requisito previo constituye una mera formalidad, que en caso alguno compromete el derecho de defensa. Más bien por el contrario, dentro de la lógica sistemática del Código de Procedimiento Penal, una vez que se dicte el procesamiento y no antes, surge la plenitud de los derechos que le pueden corresponder al inculpadado. En efecto, como lo dispone el artículo 278 del Código de Procedimiento Penal, *"el procesado es parte en el proceso penal y deben entenderse con él todas las diligencias del juicio. Su defensa es obligatoria"*.

Tan es cierto que la declaración indagatoria, como requisito previo al procesamiento, constituye una mera formalidad, que la legislación respectiva no la considera esencial para su pronunciamiento. Así, el artículo 341 del Código dispone que: *"Se podrá asimismo, omitir la declaración previa del inculpadado y proceder desde luego a procesarlo, cuando, al ponérsele a disposición del juez, estuvieren ya suficientemente comprobados el cuerpo del delito y la participación que en él haya cabido al inculpadado"*. Como se ve, y dado el contexto en que esta disposición se encuentra inserta (Libro II, Primera Parte, Título VI, De las declaraciones del inculpadado), queda claro que la declaración indagatoria, no sólo no es esencial, sino que además persigue –acorde con la lógica de un procedimiento inquisitivo puro- obtener la confesión del reo, la que se hace innecesaria cuando está acreditado suficientemente el hecho y la participación.

Sin perjuicio de lo dicho, a pesar que, conforme al precepto citado, bien se podría prescindir de la declaración indagatoria previa -a menos que SS. no considerare suficientemente acreditado el hecho y la participación- igualmente se solicita a SS.

Itma. proceder a citar y tomar declaración indagatoria de los 5 inculpados cuyo procesamiento se pide, a fin que puedan declarar exhortados a decir verdad acerca de los hechos que se le imputan: su responsabilidad en la falta de protocolos y procedimientos especiales para haber operado el CASA 212 con destino a Juan Fernández.

De esta manera, es decir, tomado la declaración indagatoria previa, la solicitud de procesamiento que por este acto se solicita, que constituye un derecho y facultad procesal expresamente contemplado para esta parte perjudicada (art. 133-A N° 3° CJM), no se verá impedido, obstaculizado o ni restringido en su esencia, por una formalidad previa cuyo cumplimiento es de fácil trámite y que sólo es resorte de SS. Itma. decretar y cumplir.

POR TANTO,

PIDO A SS. ILTMA.: Previa toma de declaración indagatoria, se someta a proceso a **Luis Ili Salgado, Guillermo Castro Guzmán, Julio Frías Pistono, Aldo Carbone Frugone y César Pineda Troncoso**, todos en calidad de autores del homicidio culposo en la persona de **Galia Díaz Riffo** y los demás ocupantes de la aeronave CASA 212, N° 966, en concurso con el delito de incumplimiento de deberes militares, todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 N° 1, 490, 492 inciso 1° y 391 N° 2° del Código Penal y artículo 299 N° 3 del Código de Justicia Militar.

OTROSI: Solicito se decreten las siguientes diligencias:

A.- Tomar declaración a los testigos **Juan Carlos Ordenes Hills** y **John Kenneth Torres F.**, ambos ya individualizados y para los propósitos ya indicados en una presentación anterior.

B.- Reitero solicitud para que se oficie al Estado Mayor General de la Fuerza Aérea a fin que remita las acreditaciones habilitaciones, cursos de formación y perfeccionamiento, calificaciones y experiencia como pilotos y, en su caso, como instructores, de **Marcelo Flores Flores, Rodrigo Price González, Mauricio Solano Pereda, Guido De Pol Martin** y **Ricardo Inai Orellana**.

C.- Se oficie a la H. Cámara de Diputados a fin que remita la totalidad de los antecedentes recabados por la Comisión Investigadora de estos hechos.

D.- Se oficie al H. Senado de la República a fin que remita la totalidad de los antecedentes recabados por la Comisión de Defensa en relación con estos hechos.

E.- Se oficie a la Dirección de Operaciones de la Fuerza Aérea de Chile, a fin que remita copia autorizada de la totalidad de los antecedentes recopilados en la investigación sumaria administrativa llevada a cabo por el Fiscal Instructor Leopoldo Moya.