

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra Investigación Infraccional
02-2011 y aplica sanción a piloto
que indica.

EXENTA N° 0252 /

SANTIAGO, 04 MAR. 2011

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución Exenta N° 159, de fecha 24 de enero de 2011, de esta Dirección General, mediante la cual se ordenó instruir una investigación infraccional para establecer la existencia de posibles hechos que configuraran responsabilidad infraccional, derivados del suceso de aviación ocurrido el día 22 de enero de 2011, que afectó al helicóptero Robinson R-44, matrícula CC-PHP, en la localidad de Quilicura Bajo, en las proximidades de Curanipe, Región del Maule.
- b) El Informe Final de Incidente de Aviación, N° 1574XP relativo a los hechos investigados.
- c) La Resolución Exenta N° 0220, del 22 de febrero de 2011, de esta Dirección General, que cierra la Investigación del Incidente de Aviación que afectó al piloto privado de helicóptero, señor Andrés Navarro Haeussler.
- d) Las declaraciones del Sr. Andrés Navarro Haeussler agregadas al expediente infraccional.
- e) Las declaraciones del Prefecto de la Prefectura Aérea de Carabineros, Coronel Jorge Karachón Cerda.
- f) El Plan de Vuelo presentado el día 22 de enero de 2011, para el helicóptero matrícula CC-PHP.
- g) La hoja de vida del piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler.
- h) Los antecedentes agregados a la presente investigación, extraídos de los Anexos "A", "B", "C", "D", "E" y "F" del Informe Final del Incidente de Aviación, N° 1574XP, entre ellos: la declaración de su Excelencia el Presidente de la República, Sr. Sebastián Piñera Echenique; la declaración del piloto al mando de la aeronave matrícula CC-PHP, Sr. Andrés Navarro Haeussler; la declaración del testigo presencial de los hechos, Sr. Lionso Muena Muñoz; la declaración del Sr. Juan Avendaño S., encargado de operaciones del hangar del piloto Andrés Navarro Haeussler, quien se desempeña en el aeródromo de Vitacura; la declaración del Técnico en

Servicios de Vuelo, Sr. Claudio Cárcamo C., funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil que se encontraba de turno el día 22 de enero de 2011 en el aeródromo de Rodelillo; el Informe Técnico respecto del incidente investigado; el Croquis del lugar en que ocurrió el incidente; la Transcripción de Comunicaciones del día 22 de enero de 2011; los Cálculos de Tiempo y Consumo de Combustible y las fotografías del lugar de los hechos.

- i) Los antecedentes audiovisuales agregados al expediente infraccional, consistentes en tres fotografías y un disco con imágenes de MEGAVISION de los hechos posteriores al aterrizaje de la aeronave matrícula CC-PHP.
- j) Los cargos formulados al piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler por infracción a la reglamentación aeronáutica.
- k) Los descargos presentados en tiempo y forma por el Sr. Andrés Navarro Haeussler, quien no solicitó término probatorio.
- l) Lo dispuesto en los artículos 184 y siguientes del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil; la Ley N° 19.880, sobre Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; el Decreto Supremo N° 148 de 2004 del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico, DAR 51; la Resolución Exenta N° 01280-E, del 30 de abril de 2008 de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aprobó la norma aeronáutica DAN 91 Volumen IV "Operación de Helicópteros - Aviación General" y Resolución Exenta N° 0274-E, del 1º de marzo de 2010, de esta Dirección General, DAN 91 Volumen I, Reglas del Aire.

CONSIDERANDO:

- a) Que mediante Resolución Exenta N° 0220, del 22 de febrero de 2011, de esta Dirección General, se cerró la Investigación del Incidente de Aviación que afectó al piloto privado de helicóptero, señor Andrés Navarro Haeussler y estableció que la causa del incidente ocurrido a la aeronave Robinson matrícula CC-PHP, fue un error de planificación por parte del piloto al mando, debido a que consideró una cantidad de combustible menor a la requerida para cumplir con la proyección del vuelo. Asimismo, ordenó determinar la existencia de eventuales transgresiones a la normativa aeronáutica.
- b) Que no obstante lo anterior la Sección Infraccional efectuaba una investigación administrativa sobre estos hechos en forma simultánea a la investigación del incidente de aviación.
- c) Que el Informe Final de Incidente de Aviación, N° 1574 XP estableció que el piloto al mando de la aeronave matrícula CC-PHP el día 22 de enero de 2011, en el trayecto Cerro Castillo - Quilicura Bajo, era el Sr. Andrés Navarro Haeussler, quien de acuerdo a los antecedentes agregados a esta investigación se encontraba habilitado para operar esa aeronave el día

del incidente. Asimismo, dicho informe contiene antecedentes sobre el historial de mantenimiento de esa aeronave, la cual se encontraba según la norma técnica de la especie en estado aeronavegable.

- d) Que, consta en éstos autos la declaración del piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler, de fecha 16 de febrero de 2011, en donde expresa, en síntesis, que despegó el día 22 de enero de 2011 como piloto al mando de la aeronave CC-PHP desde Cerro Castillo; que activó el Plan de Vuelo por radio con el aeródromo de Rodelillo; que el Plan de Vuelo fue presentado en su nombre por el señor Juan Avendaño S., encargado de operaciones de su hangar en el aeródromo de Vitacura; que Su Excelencia el Presidente de la República, Sr. Sebastián Piñera Echenique, iba como acompañante en el vuelo y que un helicóptero de Carabineros le proporcionó combustible para su carguío.
- e) Que en una segunda declaración, el Sr. Andres Navarro indicó que al activar el Plan de Vuelo, el día 22 de enero, no sabía que el Sr. Juan Avendaño S. había informado - al momento de presentar el Plan de Vuelo - que Su Excelencia el Presidente de la República, Sr. Sebastián Piñera Echenique, era el piloto al mando y, finalmente, que personal de Carabineros de Chile reabasteció de combustible al helicóptero CC-PHP una vez ocurrido el incidente.
- f) Que, efectivamente, de la declaración del Sr. Juan Avendaño y del Sr. Andrés Navarro, aparece que una persona diferente al piloto al mando presentó un plan de vuelo el día 22 de enero de 2010, ingresando en el casillero correspondiente, como piloto al mando, a Su Excelencia, el Presidente de la República, sin saber qué piloto dirigiría a bordo la operación de vuelo.
- g) Que el párrafo 3.3.13 de la Resolución Exenta N° 0274-E, del 1° de marzo de 2010, de esta Dirección General, DAN 91 Volumen I, Reglas del Aire, establece que el piloto al mando debe notificar todo cambio de un plan de vuelo a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondiente, obligación que el piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler no cumplió.
- h) Que, por otra parte, la investigación del Incidente de Aviación estableció que el piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler incurrió en un error de planificación, debido a que consideró una cantidad de combustible menor a la requerida para cumplir con la proyección del vuelo.
- i) Que el párrafo 91.115 de la Resolución Exenta N° 01280-E, del 30 de abril de 2008 de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aprobó la norma aeronáutica DAN 91 Volumen IV "Operación de Helicópteros - Aviación General", exige que el piloto al mando debe tener en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea para el vuelo y llevar suficiente combustible para completar el vuelo sin peligro, además de llevar una reserva para prever contingencia.
- j) Que el vuelo que efectuó el Sr. Andrés Navarro Haeussler, el día 22 de enero de 2011, se ajustó a las reglas de vuelo visual (VFR), por lo que debió haber llevado una cantidad de combustible suficiente para volar hasta el

helipuerto al cual proyectó su vuelo, más una cantidad que le permitiera seguir volando por un período de veinte minutos, a la velocidad de alcance óptimo, según establece el párrafo 91.115 letra b) de la DAN 91 ya citada, situación que no ocurrió.

- k) Que, en otro orden de ideas, la presente investigación permitió establecer que el carguío de combustible a la aeronave matrícula CC-PHP el día 22 de enero de 2011 en la localidad de Quilicura Bajo fue efectuado por personal de Carabineros de Chile, según las declaraciones del piloto al mando de la aeronave y del Coronel Sr. Jorge Karachón Cerda, de la Prefectura Aérea de Carabineros; testimonios que son ratificados con las imágenes del canal de televisión MEGAVISION y las fotografías obtenidas de ese video.
- l) Que, asimismo, de la declaración del Coronel Sr. Jorge Karachón Cerda, de la Prefectura Aérea de Carabineros, se pudo establecer que el combustible que se utilizó para auxiliar al helicóptero CC-PHP, el día 22 de enero de 2011, fue combustible de aviación AVGAS 100/130.
- m) Que el párrafo 91.135 de la Resolución Exenta N° 01280-E, del 30 de abril de 2008 de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aprobó la norma aeronáutica DAN 91 Volumen IV "Operación de Helicópteros – Aviación General", establece que no se reabastecerá de combustible a ningún helicóptero cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando o mientras giren los rotores, a menos que se cumplan las medidas de seguridad que dicha norma establece.
- n) Que si bien las operaciones aéreas de Carabineros de Chile se encuentran exentas de la fiscalización de esta Dirección General, según establece el artículo 3° del Código Aeronáutico, de los antecedentes agregados al expediente puede concluirse que el reabastecimiento de combustible a la aeronave matrícula CC-PHP se efectuó ajustado a la normativa aeronáutica.
- o) Que de los antecedentes agregados al presente expediente, se pudo establecer la existencia de infracciones a la normativa aeronáutica, razón por la cual se procedió a formular cargos al piloto al mando de la aeronave matrícula CC-PHP, Sr. Andrés Navarro Haeussler por no haber notificado a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, los cambios efectuados al Plan de Vuelo VFR presentado para el día 22 de enero de 2011 y haber efectuado una mala planificación del vuelo en esa fecha, sin el combustible suficiente para completar la operación programada sin peligro, ni una reserva para prever contingencias, no cumpliendo las medidas que se deben adoptar previas al vuelo.
- p) Que notificado personalmente de los cargos precedentes, el Sr. Andrés Navarro Haeussler presentó descargos en los que señaló que hubo una cuidadosa planificación del vuelo considerando las condiciones visuales del vuelo, el combustible en los estanques y el consumo de la aeronave y, que respecto de su descargo referido a la presentación y activación del Plan de Vuelo, expresa lamentar no haber rectificado el nombre del piloto al mando, cuando activó éste por frecuencia con el aeródromo de

Rodelillo, por desconocimiento de quien figuraba como tal en dicho Plan de Vuelo.

- q) Que las alegaciones del Sr. Andrés Navarro Haeussler deben ser desestimadas, por cuanto el Informe Final de la Investigación del incidente (1574 XP) y la Resolución Exenta N° 0220, del 22 de febrero de 2011, de esta Dirección General, establecen que la causa del incidente de marras se debió a un error en la planificación del vuelo y, expresamente el párrafo 15.9 del Informe Final establece que "la cantidad de combustible disponible en el momento del despegue de Cerro Castillo permitía llegar a Cobquecura, con un remanente de 5 minutos aproximadamente y solamente si las condiciones de viento reinante hubiesen sido calma". Por su parte, el párrafo 15.10 del citado Informe Final establece que "lo anterior demuestra que se efectuó una errada planificación, al no considerar la cantidad de combustible para seguir volando 20 minutos más, una vez arribado al lugar de destino, ni combustible adicional para contingencia. Lo anterior se agravó por el hecho que el piloto no consideró el viento en contra de 20 nudos, reportado en el informe meteorológico previsto para la ruta entre el ramo Curíco y Temuco".
- r) Que en cuanto al desconocimiento que alega el Sr. Andrés Navarro Haeussler de quien aparecía como piloto al mando en el Plan de Vuelo presentado en su nombre el día 22 de enero de 2011, cabe considerar que tratándose de un "plan de vuelo presentado", en los términos definidos por el DAN 91 Volumen IV, todo cambio efectuado debió haber sido notificado, lo antes posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, situación que en este caso no ocurrió, toda vez que no lo notificó.
- s) Cabe tener presente que el Sr. Andrés Navarro Haeussler no hizo uso del derecho a solicitar un término probatorio, en los términos que establece el artículo 187 del Código Aeronáutico.
- t) Consta en el expediente documento emitido por el Departamento Prevención de Accidentes, el cual da cuenta de dos sanciones infraccionales aplicadas con anterioridad al piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler, Amonestación Escrita y Multa por otras infracciones aeronáuticas.

RESUELVO:

- 1- Declárese cerrada la presente Investigación Infraccional.
- 2- Aplíquese al señor Andres Navarro Haeussler la sanción de suspensión de su licencia de piloto por el plazo de tres meses, contemplada en el artículo 185 del Código Aeronáutico, la cual deberá ser estampada en su hoja de vida ejecutoriada la presente Resolución.

3- La presente Resolución podrá ser objeto del Recursos de Reposición y Jerárquico en subsidio, contemplados en el artículo 59 de la ley 19.880, dentro del plazo de 05 días, desde la notificación del presente acto administrativo.

Anótese y notifíquese



[Handwritten signature]
JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Sr. Andrés Navarro Haeussler
- 2.- Departamento Prevención de Accidentes
- 3.- Departamento Jurídico

EXENTA N° 0304 /

SANTIAGO, 21 MAR. 2011

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución Exenta N° 159 del 24 de enero de 2011, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que ordenó instruir una investigación infraccional por el incidente ocurrido el día 22 de enero de este año, que afectó al helicóptero Robinson R-44, matrícula CC-PHP.
- b) La Resolución Exenta N° 0220, del 22 de febrero de 2011, de esta Dirección General, que estableció la causa del incidente de Aviación que afectó al piloto privado de helicóptero, señor Andrés Navarro Haeussler.
- c) La Resolución Exenta N° 252 del 4 de marzo de 2011 que cerró la investigación infraccional individualizada en forma precedente y aplicó al Sr. Andrés Navarro Haeussler la sanción de suspensión de su licencia de piloto por el plazo de tres meses.
- d) El recurso interpuesto por don Andrés Navarro Haeussler, presentado en esta Dirección General el día 11 de marzo de 2011, mediante el cual deduce recurso de reposición y, en subsidio, deduce recurso superior jerárquico y, además, designa apoderados.
- e) Que de acuerdo al artículo 22 de la Ley N° 19.880, sobre Procedimientos Administrativos, el poder para actuar en los procedimientos tramitados ante la Administración, deberá constar en escritura pública o documento privado suscrito ante Notario Público, circunstancia que no aparece cumplida en los antecedentes acompañados.
- f) Lo dispuesto en el artículo 181 del Código Aeronáutico; los artículos 1° y 3° letra r) de la Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil; los artículos 184 y siguientes del Código Aeronáutico; el artículo 22 de la Ley N° 19.880; el Decreto Supremo N° 216 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprobó el Reglamento sobre investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, DAR 13.

CONSIDERANDO:

- a) Que don Andrés Navarro Haeussler ha impugnado la decisión de este Servicio que le sanciona con una suspensión de su licencia de piloto por el plazo de tres meses, fundado en que la investigación del incidente de aviación que protagonizó incurrió, en su opinión, de errores y omisiones.
- b) Que el acto administrativo que estableció la causa del incidente de aviación que afectó a la aeronave Robinson R-44, matrícula CC-PHP, se encuentra ejecutoriado, sin que el Sr. Navarro impugnara las causas del incidente respectivo.
- c) Que en esta oportunidad y respecto a la sanción aplicada, el Sr. Andrés Navarro Haeussler, en su recurso de fojas 115, reclama por la calificación del incidente y por la investigación efectuada, materias que escapan a este procedimiento administrativo, lo que constituye fundamento suficiente para rechazar el presente recurso de reposición. Sin embargo y para resguardar el debido proceso y los derechos del piloto sancionado, se analizarán las alegaciones formuladas por el Sr. Andrés Navarro Haeussler
- d) En primer término, cabe tener presente que la calificación de incidente de aviación ha sido establecida internacionalmente por la Organización de Aviación Civil Internacional, concepto que ha sido incorporado al ordenamiento jurídico chileno por el Decreto Supremo N° 216 de 2004, como "todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser accidente y que afecte o pueda afectar la seguridad de la operación".
- e) Que en la especie el aterrizaje del helicóptero Robinson R-44, matrícula CC-PHP, al mando del Sr. Andrés Navarro Haeussler, el día 22 de enero pasado se efectuó en la vía pública, es decir en un lugar que no es aeródromo, situación que está permitida en casos de emergencia, como fue la ocurrida en esta operación del helicóptero Robinson R-44, donde el piloto declaró que observó en dos oportunidades que la luz indicadora de bajo nivel de combustible se encendía, lo que no permitía continuar con el vuelo en forma segura hasta el lugar de destino. En consecuencia, para efectos de esta Dirección General, esos hechos tienen el carácter de incidente de aviación, aplicándose en consecuencia, el procedimiento de investigación establecido por el artículo 181 del Código Aeronáutico.
- f) En segundo lugar, el Sr. Andrés Navarro Haeussler alega que la investigación incurre en errores; el primero de ellos en cuanto da por establecido que su destino era Cobquecura, en circunstancias que su destino era Lago Ranco. Tal aseveración debe ser desestimada, por los antecedentes agregados al expediente, esto es el plan de vuelo presentado en nombre del piloto al mando, por el Sr. Juan Avendaño, en el que aparece como lugar de destino la localidad de Cobquecura y por la transcripción de las comunicaciones agregada al expediente, en la que el piloto Sr. Navarro expresa literalmente "tenemos plan de vuelo hacia el sur por borde costero hasta Cobquecura".

- g) Enseguida, el recurrente cuestiona el pronóstico meteorológico consignado en la investigación, toda vez que existe una diferencia en la intensidad del viento, correspondiente a 10 nudos, entre aquella utilizada para planificar el vuelo y la analizada por el investigador al momento del informe final del incidente.
- h) Sobre el particular, cabe tener presente que el informe meteorológico contenido en el Informe Final a que alude el recurso de reposición fue emitido por la Dirección Meteorológica de Chile a requerimiento del Investigador, para el lugar del aterrizaje, (zona del suceso) y elaborado con posterioridad al incidente, en consecuencia no pudo haber sido considerado en la planificación del vuelo del día 22 de enero de 2011, y tampoco corresponde a la ruta sino que a la del lugar del aterrizaje.
- i) Que en cuanto a la aseveración de que operó la aeronave bajo 2000 pies, donde se pronosticó – en su opinión- 10 nudos de viento, debe ser rechazada por cuanto el pronóstico oficial de la Dirección Meteorológica de Chile establecía vientos de los 200° con 30 nudos en superficie para el borde costero, entre los 34° y 36° de latitud sur.
- j) Que el recurso cuestiona la velocidad de crucero del helicóptero el día del incidente, establecida por el Investigador de este Servicio en 90 nudos, para el cálculo de tiempo de vuelo y consumo de combustible, fundado en la información contenida en las especificaciones del helicóptero contenidas en el sitio web del fabricante: <http://www.robinsonheli.com>, que establece una velocidad de crucero de hasta 117 nudos. Lo anterior, para sostener que habría tenido el alcance y reserva de combustible que establecen las normas aeronáuticas, lo que en su opinión ratifica su defensa de haber efectuado una correcta planificación de vuelo.
- k) Que debe desestimarse el argumento del Sr. Andrés Navarro Haeussler, por cuanto el cálculo realizado para el combustible necesario desde Cerro Castillo hasta Cobquecura, pues no le permitía llegar al lugar de destino y menos para llegar a Chillán, lugar previsto para cargar combustible, dado que la distancia es aún mayor, de los lugares señalados en su propia declaración y a la transcripción de las comunicaciones agregada en autos. En efecto, la cantidad de combustible requerida para el vuelo proyectado, debía considerar la distancia entre el lugar de despegue y el lugar de destino consignados en el Plan de Vuelo, más el combustible necesario para veinte minutos de vuelo adicional, constando en el expediente que el piloto al mando no consideró el combustible suficiente, por la distancia del vuelo y de acuerdo a las condiciones de viento pronosticadas para esa ruta.
- l) Que, por otra parte, el recurso cuestiona la distancia establecida en la Investigación, correspondiente a 204 millas náuticas para el cálculo de la planificación, alegando que se trata de 181 millas náuticas.

- m) Que debe rechazarse la aseveración contenida en el recurso, toda vez que de acuerdo a la declaración del Sr. Navarro Haeussler y a la transcripción de comunicaciones agregadas al expediente, el vuelo se efectuó por el borde costero, lo que arrojó una distancia estimada de 204 millas náuticas, sin considerar el sobre vuelo en las zonas afectadas por el terremoto y tsunami y no en línea recta entre Cerro Castillo y Cobquecura, cuya distancia corresponde a 181 MN aproximado. Que a mayor abundamiento, aún si se considerara como trayecto directo entre ambos puntos geográficos, el combustible con que contaba el helicóptero Robinson R44 matrícula CC-PHP el día 22 de enero de 2011, al iniciar el vuelo entre Cerro Castillo y Cobquecura, era insuficiente para ese trayecto, en conformidad a lo establecido en la normativa aeronáutica.
- n) Que en cuanto a la infracción de no haber notificado a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo los cambios efectuados al plan de vuelo presentado en su nombre, por el Sr. Juan Avendaño, el recurrente sostiene que no puede imputársele como infracción un hecho que ignoraba, invocando que de buena fe creía que él era el piloto al mando, por lo que sancionarle por este hecho repugna a la equidad natural y es contrario a los propósitos de la normativa aeronáutica.
- o) Que al respecto cabe desestimar los argumentos del recurrente, por cuanto el piloto al mando de una aeronave no puede alegar desconocimiento de los datos contenidos en el plan de vuelo que pretende efectuar, aun cuando éste sea presentado por un tercero distinto del piloto, toda vez que en aquel documento se debe incorporar información relevante para proporcionar la información necesaria a los Servicios de Tránsito Aéreo, para la coordinación y gestión del espacio aéreo y además proveer los Servicios de Búsqueda y Salvamento, existiendo la obligación de notificar, lo antes posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo todo cambio al plan de vuelo, lo que en la especie no ocurrió.
- p) Que al no haber acompañado antecedentes nuevos o no ponderados previamente y haber desestimado las alegaciones del recurrente, sólo cabe ratificar las conclusiones de la investigación del incidente de aviación que afectó al Sr. Andrés Navarro Haeussler y su causa como un error de planificación por parte del piloto al mando, debido a que consideró una cantidad de combustible menor a la requerida para cumplir con la proyección de su vuelo.
- q) Que en consecuencia y al no haber fundado sus alegaciones para dejar sin efecto los cargos formulados en esta Investigación Infraccional sólo cabe rechazar el recurso de reposición interpuesto el 11 de marzo pasado.

RESUELVO:

- 1.- A lo principal del escrito del 11 de marzo de 2011, No ha lugar al recurso de reposición interpuesto por don Andrés Navarro Haeussler.
- 2.- Remítanse los antecedentes al Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, para que al tenor de lo establecido en el artículo 1º de la Ley N° 16.752 conozca y resuelva el recurso jerárquico interpuesto en forma subsidiaria.
- 3.- Previo a tener presente la designación de apoderados solicitada, el recurrente deberá dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 22 de la Ley N° 19.880, bajo apercibimiento de tenerlo por no constituido.
- 4.- Notifíquese a don Andrés Navarro Haeussler.

Anótese y notifíquese.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCION:

- 1.- Sr. Andrés Navarro Haeussler
- 2.- Departamento Prevención de Accidentes
- 3.- Departamento Jurídico

- 8.- Lo dispuesto en los artículos 181, 183, 184, 185, 186, 187 y 188 del Código Aeronáutico; los artículos 1, 2, y 3 letra r) de la Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el artículo 10 del DFL-1-19.653 de 2000, que "Fija Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado"; los artículos 2 y 59 de la Ley N° 19.880 que "Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado" y las disposiciones contenidas en el "Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico", DAR 51, aprobado por DS (AV) N° 148 de 2004.

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, por disposición de los artículos 3 letra r) de la Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil y 181 del Código Aeronáutico, corresponde a la mencionada Dirección General, de manera privativa, investigar los accidentes e incidentes que ocurran a las aeronaves civiles de cualquier nacionalidad en territorio nacional, sin perjuicio de las facultades que corresponden a los tribunales competentes.

Por su parte, el artículo 184 del mencionado Código Aeronáutico asigna a la Dirección General de Aeronáutica Civil, la atribución de conocer y sancionar las infracciones a sus disposiciones, a las leyes y reglamentos aeronáuticos y a las instrucciones que ella dicte en el ejercicio de sus atribuciones, todo ello sin perjuicio de las facultades de los Tribunales de Justicia.

- 2.- Que, la normativa aplicable a las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación se encuentra contenida tanto en el Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación -DAR 13-, como en el Reglamento de Procedimiento Infraccional Aeronáutico -DAR 51-, dependiendo de si ella se efectúa con fines de prevención y para evitar su repetición, o para establecer una eventual responsabilidad infraccional.
- 3.- Que, la investigación en la que incide el presente Recurso Jerárquico, se dispuso con el objeto de establecer si en el suceso investigado existió una conducta que podría ser constitutiva de infracción a la Reglamentación Aeronáutica vigente, y si de ello se desprende algún tipo de responsabilidad infraccional.
- 4.- Que, el artículo 185 del Código Aeronáutico establece las sanciones a las infracciones a sus normas, a las leyes aeronáuticas y a los reglamentos, que no constituyan delito, a saber: a) amonestación escrita; b) multa de cinco a quinientos ingresos mínimos mensuales; c) suspensión de los permisos o licencias por un plazo de hasta tres años, y d) cancelación definitiva de los permisos o licencias.
- 5.- Que, como resultado de la investigación infraccional, se aplicó al Sr. Andrés Navarro Haeussler la sanción prevista en la letra c) del artículo 185 del Código Aeronáutico, consistente en la suspensión de su licencia de piloto por el plazo de tres meses.

- 6.- Que, el procedimiento infraccional destinado a investigar un incidente de aviación se encuentra regulado en detalle en los artículos 185 y siguientes de la Ley N° 18.916, Código Aeronáutico, y en el citado "Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico"- DAR 51-, que en su artículo 3.14 dispone que "la resolución que imponga sanción al infractor podrá ser objeto de un Recurso de Reposición administrativo ante la Dirección General, o bien de un Recurso de Reclamación ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en los casos previstos en el artículo 188 del Código Aeronáutico".

Por su parte, el artículo 188 consagra el Recurso de Reclamación ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, respecto de aquellas resoluciones de la autoridad aeronáutica que apliquen una multa superior a veinte ingresos mínimos mensuales, o que cancele un permiso o licencia.

En consecuencia, respecto de las otras sanciones previstas en el aludido artículo 185 del Código Aeronáutico, debe necesariamente entenderse que no procede el referido recurso.

- 7.- Que, derivado de lo anterior, en opinión de este Comandante en Jefe no ha procedido interponer el recurso individualizado en el numeral 6 de la parte expositiva de la presente resolución, conclusión que se fundamenta en los artículos 1° y 59 de la Ley N° 19.880 que "Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado. Ello, por cuanto las disposiciones del referido cuerpo legal, tratándose de procedimientos administrativos especiales, se aplican con carácter de supletorias, rigiendo sólo a falta de un procedimiento reglado, lo que no ocurre en la especie, según se ha razonado.
- 8.- Que, en las condiciones descritas, al existir una regulación especial para impugnar las sanciones impuestas por la autoridad aeronáutica, no concurren en este caso los supuestos necesarios para aplicar con carácter supletorio, en los términos del artículo 1° de la citada Ley N° 19.880, la norma de su artículo 59, sobre procedencia de los recursos de Reposición y Jerárquico.

Al respecto, es conveniente tener presente, que la supletoriedad implica que la ley que se suple, regula deficientemente una determinada institución jurídica, que está prevista en la ley supletoria; de esta forma, tal supletoriedad no puede darse cuando la ley que se pretende suplir, regula expresamente la materia de que se trata.

Es así que, el procedimiento infraccional aeronáutico, que se encuentra regulado en los artículos 185 y siguientes del Código Aeronáutico y en el Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico -DAR 51, no contempla la procedencia del Recurso de Reclamación ante este Comandante en Jefe, respecto de la sanción que fuera aplicada al recurrente don Andrés Navarro Haeussler,

Confirma el razonamiento anterior, el artículo 10 del citado DFL N° 1-19.653 del año 2000, que dispone que los actos administrativos serán impugnables mediante los recursos que establezca la ley, pero restringiendo la interposición del recurso jerárquico, sólo a aquellas

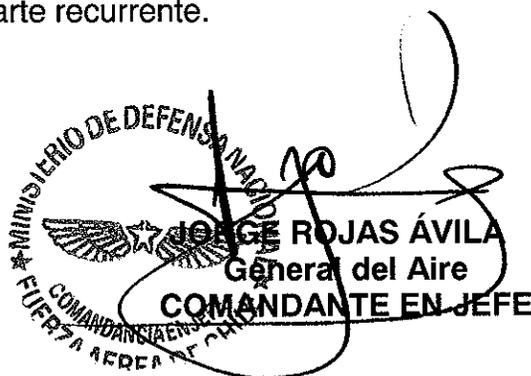
situaciones en que la ley lo prevé, no siendo este el caso, atendida la entidad de la sanción administrativa impuesta.

Cabe finalmente en este punto, hacer el contraste con las investigaciones de los accidentes e incidentes de aviación que se disponen con fines de prevención, las cuales al no contar con un procedimiento especial regulado por normas legales, quedan sometidas a las normas de la citada Ley N° 19.880 que "Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado", por lo que a su respecto son procedentes los recursos que contempla el artículo 59 de la Ley N° 19.880.

9.- Las facultades legales y administrativas propias de mi cargo.

RESUELVO:

- 1.- No ha lugar, por improcedente, al Recurso Jerárquico subsidiario interpuesto por don Andrés Navarro Haeussler en contra de la Resolución Exenta N° 0252 de fecha 04 de marzo de 2011 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 2.- Notifíquese por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la presente Resolución a la parte recurrente.



DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Expediente de la Investigación ✓
- 2.- Dirección General de Aeronáutica Civil .-
- 3.- Auditoría General FACH (Inf.).-
- 4.- Comandancia en Jefe FACH (Arch.).-

CUM/ Recurso Jerárquico Andrés Navarro H.