

C.A. de Santiago

Santiago, seis de julio de dos mil veintitrés.

VISTOS Y TENIENDO PRESENTE:

1°.- Que comparece Andrea Guarda Molina, abogada, en representación de Helicópteros del Pacífico Ltda., interponiendo acción constitucional de protección en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y del Departamento de Seguridad Operacional de la DGAC, y/o bien cualquier otra persona o personas, funcionarios o autoridad, que sean los causantes del acto u omisión arbitrario e ilegal consistente en el Oficio N° 08/1/2/3211/9884, de fecha 12 de septiembre de 2022, dictado en relación a la Inspección Operativa de Control de Heladas, de 06 del mismo mes y año, lo que le provoca una amenaza, privación y/o perturbación de las garantías constitucionales consagradas en los N° 2, 21 y/o 24 del artículo 19 de la Constitución Política de la República. Solicita dejarlo sin efecto y/o adoptar las medidas que se juzguen necesarias para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección de los afectados, con costas.

Señala que mediante el oficio que se impugna la recurrida remite un nuevo certificado de Especificaciones Operativas (EE.OO.), correspondiente a la aeronave CC-PXJ, modificando unilateralmente las especificaciones existentes, a raíz de una fiscalización, materializando el errado criterio del Inspector de Aeronavegabilidad Sr. Vega, en el sentido de que su departamento de aeronavegabilidad debe verificar que la aeronave cuente con todo el equipamiento necesario para realizar la multiplicidad de trabajos aéreos que pudiesen existir, lo que resulta ilegal y arbitrario, pues sin mediar mayor justificación, se procede a eliminar por parte de la DGAC del certificado de Especificaciones Operativas un sin número de trabajos aéreos que antes la aeronave podía realizar, sin señalar este oficio ningún antecedente o norma infringida para eliminar ciertos trabajos, en especial lo relativo al trabajo aéreo agrícola; obligando a su representada sacar de su Manual de Operaciones los trabajos aéreos que antojadizamente fueron eliminados, sin mediar un procedimiento administrativo para que de alguna manera pueda imponerse esta agravada sanción.

Explica que, en el ámbito de la aviación comercial, el Código Aeronáutico en su artículo 95 separa los llamados servicios de “transporte aéreo” de los servicios de “trabajo aéreo”, los primeros corresponden a toda actividad destinada a trasladar en aeronaves, a pasajeros o cosas de un lugar a otro; por otra parte, los servicios de “trabajo aéreo” consisten en la



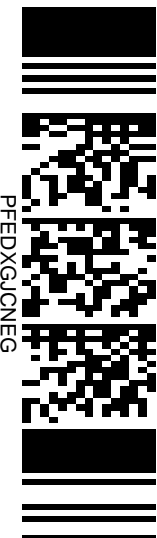
explotación de cualquier otra actividad comercial realizada por medio de aeronaves, siendo esta última, la actividad económica a la cual se dedica su representada, y que de acuerdo a esta definición resultan ser amplias las actividades económicas que pudiese ejecutar la recurrente, toda vez que no existe limitación legal en orden a las actividades comerciales de trabajos aéreos.

Refiere que los trabajos aéreos, se encuentran regulados jurídicamente en la DAN 137, que son disposiciones que la DGAC emite en el ejercicio de las atribuciones que le otorga la ley, sobre aquellas materias de orden técnico u operacional, tendientes a resguardar la seguridad aérea, sin perjuicio tienen como limitante que deben ser dictadas en conformidad a la ley, como manifestación básica del principio de legalidad establecido en el artículo 7° de Nuestra Carta Fundamental. Agrega que en el numeral 137.7 de la DAN señalada, dispone que: *“Para efectos de esta normativa se definen entre otros, los siguientes trabajos aéreos:*

- (a) Agrícolas.*
- (b) Prospección Pesquera.*
- (c) Instrucción de Vuelo.*
- (d) Publicidad y Propaganda.*
- (e) Extinción de Incendios Forestales.*
- (f) Fotogrametría, Prospección Magnética u otros Sensores, Fotografía, Fílmicos de Televisión o Película Cinematográfica.*
- (g) Operación de Helicópteros con carga externa.*
- (h) Producción de Aire Turbulento (Control de Heladas)”.*

Expresa la recurrente que cuenta con un Certificado de Operador aéreo AOC de acuerdo con lo establecido en la DAN 119 y con el “Manual de Operaciones”, correspondiente a su segunda edición, de fecha 24 de julio de 2019, el que con fecha 29 de enero de 2020 fue aprobado por la DGAC, el cual tiene por objeto regular y describir el funcionamiento de las operaciones aéreas que realizará la empresa, en que no existe limitación en el ejercicio de su libertad económica, indicando en relación a la aeronave Bell 407, matrícula CC-PXJ, objeto de la fiscalización, los trabajos aéreos que puede realizar, lo que se plasma en las “Especificaciones Relativas a las Operaciones o Especificaciones Operativas (EE.OO)”.

Indica que en el contexto del proceso de certificación anual de aeronavegabilidad en relación a la aeronave Bell 407, matrícula CC-PXJ, el 25 de julio, remitió toda la documentación vía correo electrónico, no obstante



el Sr. Nelson Vega, Inspector de Aeronavegabilidad de la recurrida, interpretó la normativa aeronáutica en forma sesgada, pues señala categóricamente que a “su entender”, los helicópteros deben contar con todo el equipamiento requerido para un determinado trabajo aéreo, lo que resulta impracticable, y fuera de toda lógica, en el ámbito de la multiplicidad de trabajos aéreos que pudiese desarrollar una aeronave determinada. Frente a ello, su representada advirtió las consecuencias perjudiciales que este actuar sin sentido pudiese ocasionar, pues lisa y llanamente no podrían realizar un servicio determinado, pero lo más grave es que podrían quedar fuera de las licitaciones en que participa la empresa, al tener que modificar el Manual de Operaciones.

Acusa que luego comenzó un hostigamiento hacia la empresa, como muestra de ello indica que el 9 de septiembre de 2022 se le notificó la orden de fiscalización, es decir tres días después de haberse realizado. Asimismo, con fecha 30 de agosto de 2022, la actora solicitó a la recurrida la aprobación del Proyecto Técnico de alteración en helicóptero Bell 407, matrícula CC-PXJ, consistente en la instalación de 02 focos LED para vuelo en condiciones de VFR nocturno (Reglas de vuelo visual nocturno) en operaciones de control de heladas, de tal manera que la DGAC estaba en conocimiento de que la aeronave no contaba con luces exteriores, sin perjuicio es fiscalizada por esta situación.

De esta manera acusa que mediante el oficio que se impugna se elimina arbitrariamente y sin justificación legal ni razonable lo relativo al trabajo aéreo a la Producción de Aire Turbulento (Control de Heladas) que fue objeto de la fiscalización, extendiéndose en general a todo el trabajo agrícola.

Señala que la recurrida argumentó para en el primer caso, que no se cumplía con un sistema de luces exteriores, aparte de las propias del helicóptero, que apoyen al piloto en el vuelo visual nocturno. Al respecto la recurrente expresa que nada impide que pueda operar en el control de heladas en un vuelo diurno.

En cuanto al trabajo agrícola, refiere que el oficio, dispuso que: *“Independiente de lo anterior, cabe señalar que conforme a lo informado por el Subdepartamento de Aeronavegabilidad, el helicóptero antes citado, no cuenta con la aplicación de un STC o de un Trabajo Técnico aprobado, para los Trabajos Aéreos, como el indicado precedentemente y los de Aplicación Aérea (Fumigación), por lo que la empresa deberá actualizar el manual de Operaciones, en lo referido al punto 1.3, servicios propuestos, eliminando los*



trabajos indicados precedentemente o regularizar las instalaciones del equipamiento con el Subdepartamento correspondiente”.

Al respecto, señala que esta lógica resulta errada dado que implicaría que cada vez que se utilice o retire un equipamiento de la aeronave tales como luces, estanque de fumigación, canastillo para bambi bucket, etc., la recurrente deba modificar su manual de Operaciones, para que posteriormente la DGAC emita una nueva EE.OO, lo que resulta ilógico desde el punto de vista operativo y práctico.

Alega la falta de fundamentación y congruencia del acto impugnado, y en relación a las garantías constitucionales, estima que los hechos relatados, vulneran los derechos de igualdad ante la ley y la igual protección de la ley en el ejercicio de los derechos, el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica y el derecho de propiedad, cumpliéndose en la especie los presupuestos que hacen procedente la acción que impetra.

Termina solicitando que se acoja el recurso en todas sus partes; y en definitiva se deje sin efecto el Oficio N° 08/1/2/3211/9884, de fecha 12 de septiembre de 2022, debiendo retrotraerse los hechos y reestablecer el certificado de EE.OO. correspondiente a la aeronave CC-PXJ respecto a los trabajos aéreos eliminados por la recurrida; además que ésta se abstenga de obligar a realizar futuras modificaciones al Manual de Operaciones de la empresa Helicópteros Del Pacífico; además de hostigamientos infundados de parte de la autoridad; y/o se adopten de inmediato las providencias que se juzguen necesarias para restablecer el imperio del derecho y asegurar la debida protección del afectado, con costas.

2°.- Que por la recurrida Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), informó su Director General don Raúl Jorquera Conrads, solicitando el rechazo de la acción, con costas, al no haber incurrido en un acto ilegal ni arbitrario que atente contra las garantías fundamentales que señala la recurrente, al emitir el Oficio N° 08/1/2/3211/9884, de fecha 12 de septiembre de 2022, en ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en miras de la seguridad aeronáutica, para dar cumplimiento irrestricto al principio de juridicidad y proteger la vida de las personas.

En primer lugar hace referencia a la normativa legal y reglamentaria que regula las facultades ejercidas por dicha autoridad a través del Subdepartamento de Operaciones, en miras de la seguridad aeronáutica.

A continuación hace presente que la presente acción constitucional carece de oportunidad, toda vez que la recurrente subsanó las observaciones



indicadas en el Oficio (O) N° 08/1/2/3211/9884/ materia de autos, por cuanto acreditó ante el Subdepartamento de Operaciones cumplir con las nuevas Especificaciones de las Operaciones de la aeronave CC-PXJ, referentes al trabajo aéreo de “Producción de Aire Turbulento (Control de Heladas)”, cumpliendo así con lo dispuesto en la DAN 137, Capítulo N, numeral 137.1303 letra (a); aprobado con fecha 20 de septiembre de 2022, lo que confirma que a la fecha de la inspección de la aeronave, efectuada con fecha 06 de septiembre de 2022, el helicóptero no contaba con un sistema de luces exteriores.

Alega que el Certificado de Operador Aéreo (AOC) no otorga a la empresa recurrente un derecho adquirido que pueda oponerse a la Administración a fin de evitar que ésta ejerza sus atribuciones legales y reglamentarias, toda vez que es esencialmente revocable, cuestión que se desprende del deber que tienen las empresas de aeronavegación comercial en orden a cumplir en forma permanente con la normativa correspondiente.

Señala que se debe descartar cualquier supuesto o calificativo de “hostigamiento” indicado por la recurrente, ya que las fiscalizaciones que se realizan, se enmarcan dentro del periodo invernal -entre julio y septiembre de cada año,- a las aeronaves que prestan servicios de “Producción de Aire Turbulento (Control de Heladas)”, correspondiendo al Subdepartamento Operaciones realizarlas.

En este contexto, la legislación aeronáutica otorga a la DGAC amplias facultades para establecer y controlar los requisitos técnicos que deberán cumplir las empresas nacionales o extranjeras que se dediquen a la aeronavegación en el territorio nacional, para fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo, impartiendo al efecto las instrucciones de general aplicación, y para dictar las normas de carácter reglamentario tendientes a que la operación de aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad aérea.

Agrega que de acuerdo al Decreto 52, de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional que Aprueba el Reglamento Aeronáutico de "Operaciones Aéreas", para incluir determinado trabajo aéreo en el Manual de Operaciones, el operador debe evaluar si la aeronave se encuentra “acondicionada”, es decir, que la aeronave es apta para el tipo de trabajo aéreo; que se pueden instalar los equipamientos (aprobados para uso aeronáutico) para el tipo de trabajo aéreo; y finalmente, que el operador ha desarrollado los procedimientos operativos y de mantenimiento pertinentes para asegurar el



resguardo de la seguridad de las personas tanto a bordo como en tierra; por consiguiente, el actuar del Subdepartamento no es arbitrario, considerando que no obedece al mero capricho.

Sostiene que la operación de producción de aire turbulento se efectúa en condiciones críticas de vuelo, de baja altura y visibilidad reducida, lo que implica que, si el sistema de luces exteriores llegara a fallar, el piloto puede perder las referencias de terreno, y con ello su conciencia situacional, lo que podría conducir a una pérdida de control de la aeronave, en consecuencia, la falta de luces constituye un peligro constituyendo un precursor grave, que configura un riesgo de accidente y a la seguridad aeronáutica, poniendo en peligro la vida de las personas en tierra y a las tripulaciones que operan la aeronave. Adicionalmente, la falta de un sistema de luces operativo, contraviene el propio Manual de Operaciones de la recurrente, que en su Anexo “K” titulado “Procedimiento Producción de Aire Turbulento” imparte instrucciones específicas de control del sistema de luces exteriores.

Así, el Oficio impugnado se encuentra motivado, siendo su fundamento la necesidad de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, que constituye un fin de interés general que inspira a la legislación aeronáutica, tanto nacional como internacional.

3°.- Que por su parte, informó el Director de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, don César Mac-Namara Manríquez, solicitando el rechazo del recurso, con costas, por haber actuado dentro del marco de atribuciones entregadas por la normativa y reglamentación aeronáutica vigente, haciendo presente que el compareciente no tiene incidencia en el acto administrativo contra el cual se recurre; y en consecuencia, la DGAC no ha incurrido en un acto ilegal ni arbitrario que atente contra las garantías fundamentales que señala la recurrente.

Reitera lo señalado en el informe evacuado por la Dirección de Aeronáutica Civil, referido en el considerando precedente, tanto respecto de la pérdida de oportunidad como en relación al fondo del asunto.

4°.- Que el acto recurrido es el Oficio N° 08/1/2/3211/9884/ de 12 de septiembre de 2022, dictado por Manuel Bermúdez Badilla, encargado del Subdepartamento de Operaciones de la DGAC, por el cual puso en conocimiento de la actora, de las nuevas Especificaciones de las Operaciones (EEOO) de la aeronave CC-PXJ, de su propiedad, toda vez que se verificó, previa fiscalización operativa, que dicha aeronave no cumplía con lo dispuesto en la DAN 137, Capítulo N, numeral 137.1303 letra (a), que



dice que, “El helicóptero deberá estar equipado de un sistema de luces exteriores, aparte de las propias de éste, que apoyen al piloto en el vuelo visual nocturno”.

Sin perjuicio de lo anterior, al ser informado por el Subdepartamento de Aeronavegabilidad, que la nave en cuestión no cuenta con la aplicación de un STC o de un Trabajo Técnico aprobado, para los Trabajos Aéreos, y los de Aplicación Aérea (Fumigación), se le ordenó a la empresa recurrente actualizar el manual de Operaciones, en lo referido al punto 1.3, “servicios propuestos”, debiendo regularizar las instalaciones del equipamiento.

5°.- Que para resolver la cuestión planteada en la presente acción de protección, hay que tener presente la siguiente normativa:

A.- Código Aeronáutico:

Artículo 83.- “La autoridad aeronáutica tiene la facultad de controlar o inspeccionar a las aeronaves, a su tripulación y a las personas y cosas transportadas a bordo.”.

Artículo 95 inciso tercero: “Los servicios de trabajos aéreos consisten en la explotación de cualquier otra actividad comercial realizada por medio de aeronaves.”.

B.- Ley 16.752, que fija la organización y funciones de la DGAC.

Artículo 3: corresponde a tal Servicio:

j) Fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados.

ñ) Inspeccionar las aeronaves matriculadas en Chile para determinar sus condiciones y estado para el vuelo; otorgar los correspondientes certificados de aeronavegabilidad, suspenderlos y cancelarlos; y mantener el registro correspondiente. Podrá también inspeccionar, en la misma forma, las aeronaves extranjeras que operen en Chile.

C.- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la DGAC.

Artículo 44: Fija las funciones específicas del Subdepartamento de operaciones, prescribe:

“Función Básica: Certificar y fiscalizar a las empresas aéreas que realizan operaciones de transporte aéreo con aeronaves que tengan una capacidad de hasta 19 pasajeros; a todas las que realizan trabajos aéreos y a las operaciones de la aeronáutica no comercial.”.

“Lo anterior, incluye a empresas aéreas que operan en Chile, nacionales o extranjeras; a todas las aeronaves que operan en el territorio



nacional, independiente de su matrícula y a empresas aéreas chilenas y aeronaves de matrícula chilena que operan en el extranjero.”.

Artículo 5: Le corresponde al Departamento Seguridad Operacional “fiscalizar las actividades de la aviación civil, en resguardo de la seguridad de vuelo y dictar las instrucciones de general aplicación que sean necesarias para los fines señalados.

D.- Decreto N° 222 de 3 de diciembre de 2004 del Ministerio de Defensa que aprobó el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

6°.- Que cabe asentar que la recurrente subsanó la observación formulada en el acto recurrido, que dice relación con el cumplimiento de las nuevas especificaciones relativas al trabajo aéreo de “Producción de Aire Turbulento (Control de Heladas)”, consistente en que el *helicóptero deberá tener un sistema de luces exteriores, aparte de las propias, que apoyen al piloto en el vuelo visual nocturno*, cumpliendo de este modo con la lo dispuesto en la DAN 137, Capítulo N, numeral 137.1303 letra (a).

7°.- Que de esta manera la presente acción impugna aquella parte de la resolución reclamada que le ordenó “*actualizar el Manual de Operaciones, en lo referido al punto 1.3, “servicios propuestos”*”, por no contar la nave con la aplicación de un Servicio Técnico Aprobado, para los trabajos aéreos y los de aplicación aérea, esto es, fumigación, debiendo regularizar las instalaciones del equipamiento.

8°.- Que de la normativa referida en el considerando 5°, se desprende que la DGAC, está mandatada para fiscalizar las actividades de la aviación civil, para lo cual tiene la potestad para fiscalizar a las empresas que se dedican a tal rubro, como asimismo, dictar las instrucciones de carácter general y particular, a fin de velar que los operadores cumplan con las especificaciones técnicas pertinentes, para que el desarrollo de dicha actividad cumpla con los estándares de seguridad requeridos.

9°.- Que en el mismo sentido, teniendo en consideración que el Decreto 52, de 2002, del Ministerio de Defensa de Defensa, que Aprobó el Reglamento Aeronáutico de Operaciones Aéreas, define aeronave de trabajos aéreos a aquella “*que ha sido acondicionada y certificada para realizar determinados trabajos aéreos*”, tales circunstancias deben ser fiscalizadas por el ente competente, esto es, la DGAC, todo lo cual debe constar en el Manual de Operaciones de la misma.



10°.- Que teniendo en consideración que el recurrente se dedica a la prestación de servicios aéreos, su actividad está sometida por la normativa singularizada en el motivo quinto precedente, a la fiscalización de la DGAC, por lo que debe someterse a los protocolos establecidos por ésta, en el ejercicio de sus labores aéreas.

11°.- Que, por consiguiente, el actuar de los recurridos no puede ser tildado de ilegal, toda vez que la decisión impugnada, consistente en *“actualizar el Manual de Operaciones, en lo referido al punto 1.3, “servicios propuestos”*, ha sido dictada por la autoridad competente al amparo de las facultades legales referidas los motivos 5° y 9°, precedentes, ni tampoco puede estimarse arbitraria, ya que se indicaron las razones en virtud de las cuales se dictó la decisión reprochada por esta vía.

Por estas consideraciones y atendido, además, lo dispuesto en el artículo 20 de la Constitución Política de la República y Auto Acordado de la Corte Suprema sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección, se declara:

Que se **rechaza**, sin costas, el intentado por la abogada Andrea Guarda Molina, en representación de Helicópteros del Pacífico Ltda. en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y del Departamento de Seguridad Operacional de la DGAC.

Regístrese, notifíquese y archívese en su oportunidad.

Redacción del Ministro señor Carreño.

No firma la Ministra señora María Loreto Gutiérrez, no obstante haber concurrido a la vista de la causa y al acuerdo, por encontrarse ausente.

N°Protección-109204-2022.



Pronunciado por la Tercera Sala de la Corte de Apelaciones de Santiago integrada por Ministro Fernando Ignacio Carreño O. y Abogada Integrante Paola Herrera F. Santiago, seis de julio de dos mil veintitrés.

En Santiago, a seis de julio de dos mil veintitrés, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.

