

SANTIAGO, 10 AGO. 2011

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 01018 del 4 de junio de 2009, mediante la cual se ordenó instruir una Investigación Infraccional con el objeto de establecer la veracidad de la supuesta trasgresión que fue informada por el Departamento Seguridad Operacional, el cual indica que durante el proceso de certificación de la aeronave matrícula CC-CRE, con fecha 25 de marzo de 2009, se realizó inspección física y vuelo de verificación IFR de acuerdo a lo establecido en la normativa DAR 08, detectándose que los CMA N° 243 y N° 273 habrían incurrido en presuntas irregularidades.
- b) El oficio S.D.A. OF. (O) N° 08/2/2218, de fecha 28 de abril de 2009, a través del cual el Subdepartamento de Aeronavegabilidad del Departamento Seguridad Operacional comunica la supuesta trasgresión a la normativa aeronáutica y remite los siguientes antecedentes: Formulario 10/2-18 presentado por CMA 243 con fecha 12 de febrero de 2009, formulario 10/2-19 presentado por CMA 243 con fecha 12 de febrero de 2009, Informes de Inspección de Aeronaves N° 4659 y N° 4651 emitidos con fecha 25 de marzo de 2009.
- c) La Solicitud de Renovación de Certificado de Aeronavegabilidad efectuada por Heliworks Ltda., CMA N° 273.
- d) La Hoja de Inscripción de Aeronave matrícula CC-CRE, en la cual aparece Heliworks Ltda. en calidad de operador y propietario.
- e) Los cargos formulados en autos a la empresa Guajardo y Cía. Ltda., CMA N° 243.
- f) Los descargos presentados en autos por el Sr. Claudio Guajardo López, Representante Legal del CMA N° 243.
- g) Lo informado por el Jefe del Subdepartamento Aeronavegabilidad, Sr. Carlos Rojas Ormazabal, mediante correo electrónico de fecha 14 de julio de 2011.

CONSIDERANDO:

- a) Que la competencia de esta Dirección General para conocer y sancionar infracciones se encuentra en el artículo 184 del Código Aeronáutico, limitándose ésta a las infracciones al Código Aeronáutico, a las leyes y reglamentos sobre aeronáutica y a las instrucciones que este Servicio dicta en el ejercicio de sus atribuciones, sin perjuicio de las facultades de los Tribunales de Justicia.
- b) Que el propietario y explotador de la aeronave CC-CRE, Heliworks Ltda. (CMA N° 273), encargó a la empresa Guajardo y Cía. Ltda. (CMA N° 243) la Inspección Anual de los Sistemas Electrónicos y de los Instrumentos y Sistemas Afines de dicha aeronave, según Informe de Inspección Anual de

Sistemas Electrónicos e Informe de Inspección Anual de Instrumentos y Sistemas Afines, ambos emitidos por la empresa Guajardo y Cía. Ltda. con fecha 12 de febrero de 2009.

- c) Que mediante el oficio S.D.A. OF. (O) N° 08/2/2218, de fecha 28 de abril de 2009, el Subdepartamento de Aeronavegabilidad del Departamento Seguridad Operacional informa al Departamento Prevención de Accidentes que con fecha 25 de marzo se realizó Inspección Física y Vuelo de Verificación IFR, detectando que el CMA N° 243 que certificó la Aeronave mediante los formularios 10/2-18, 10/2-19 y 10/2-7 incurrió en las siguientes observaciones:
- Mediante formulario 10/2-19 se certificó que todos los instrumentos se encontraban operativos, sin embargo no funcionaba el sistema de de compás, el compás magnético se encontraba con burbujas y el indicado de actitud se encontraba caído a la izquierda entre 3° y 5°.
 - Mediante formulario 10/2-18 se certificó que todos los sistemas electrónicos se encontraban operativos, sin embargo el radio altímetro no estaba rotulado inoperativo, el VHF N° 2 se encontraba inoperativo, los equipos de comunicaciones no estaban rotulados, el ADF se encontró inoperativo, el piloto automático no estaba rotulado inoperativo además de no encontrarse desconectado eléctricamente, y el transponder se encontraba con su luz de identificación inoperativa.
- d) Que el párrafo 145.201 del DAR 145, Reglamento de Centros de Mantenimiento Aeronáutico, establece en su letra b) que: *"El CMA al completar satisfactoriamente el mantenimiento a una aeronave, motor de aeronave, hélice o componente, deberá emitir una conformidad de mantenimiento para acreditar que está en condición aeronavegable para su retorno al servicio. La conformidad de mantenimiento emitida por un CMA acreditará conformidad, exclusivamente por el trabajo específico, al cual se refiere"*.
- e) 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 a la empresa Guajardo y Compañía Ltda. (CMA N° 243) por haber emitido una conformidad de mantenimiento sin haberlo completado satisfactoriamente.
- f) Que notificado de los cargos precedentes, el Sr. Claudio Guajardo Lopez, Representante Legal del CMA N° 243, presentó descargos en los que, refiriéndose al sistema de compás, compás magnético y el indicador de actitud señaló que: *"Nosotros certificamos la aeronave con fecha 12 de febrero de 2009 y en ese momento el sistema de compás, el compás magnético y el indicador de actitud estaban en condición operativa. Desde la fecha de certificación a la fecha de la inspección física y vuelo de verificación, que se efectuó el 25 de marzo de 2009, transcurrió un poco más de un mes. Durante ese período de tiempo pudieron haber muchos factores ajenos a nuestra voluntad que afectaron a la condición operativa que declaramos al momento de certificar la aeronave..."*. En relación a haberse encontrado varios equipos sin rotulación y algunos sin funcionamiento, declara lo siguiente: *"...reconocemos que todos los equipos que declaramos inoperativos deberíamos haberlos rotulado en condición inoperativo para ser consecuentes con lo que informamos en el form. 10/2-18, pero al igual que lo declarado en el form. 10/2-19 todos los equipos que declaramos operativos y que según el S.D.A. OF. (O) N° 08/2/2218 dice que no funcionan lo único que podemos decir es que hay*

factores ajenos a nuestra voluntad que afectaron la condición declarada al momento de certificar la aeronave”.

- g) Que mediante correo electrónico de fecha 14 de julio de 2011, el Jefe del Subdepartamento Aeronavegabilidad, Sr. Carlos Rojas Ormazabal, informa que: *“Considerando los descargos efectuados por el CMA N° 243, no existen evidencias concretas que pese a existir múltiples fallas encontradas al momento de la inspección, todas ellas hubiesen estado presentes al momento de la certificación, salvo las observaciones que el propio CMA N° 243 reconoce no haber realizado, lo que se encuentra ratificado en las O/T 99-09 y 100-09 que se adjuntan.”*
- h) Que el artículo 3.10, letra c), del DAR 51, dispone que el sobreseimiento procede cuando: *“Aparezca claramente establecida la inocencia del denunciado o de quienes hayan tenido participación en los hechos investigados”.*
- i) Que, la investigación se encuentra agotada y no existirían diligencias pendientes.
- j) Las facultades que me otorga el artículo 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 Decreto Supremo N° 148 (Defensa) de 2004, que aprobó el Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico, DAR-51, más lo dispuesto supletoriamente en la ley 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.

RESUELVO:

- 1.- Sobreséase la Investigación Infraccional N° 75-2009.
- 2.- Archívense los antecedentes de la especie, una vez vencidos los plazos legales para interponer recursos, o fallados completamente de haber sido presentados.

Anótese y notifíquese.-


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

DISTRIBUCIÓN

- 1.- Representante Legal Heliworks Ltda., Calle Freire N° 287-B, Concepción. (oadasme@heliworks.cl)
- 2.- Representante Legal Guajardo y Compañía Ltda., Av. Larrain N° 7941, Aeródromo Eulogio Sánchez, Hangar G 63, La Reina. (airc@terra.cl)
- 3.- DPA, Sección Investigación Infraccional (Expediente Infraccional N° 75 -2009). ✓
- 4.- DGAC, Departamento Seguridad Operacional.
- 5.- DGAC, Oficina Central de Partes.