



Universidad
Finis Terrae

UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
FACULTAD DE DERECHO
MAGISTER EN DERECHO PUBLICO

**PROCEDIMIENTO INFRACCIONAL AERONÁUTICO EN CHILE:
UNA MIRADA CRÍTICA A SU LEGALIDAD Y ESTRUCTURA**

FERNANDO PUENTES GORMAZ

Artículo académico presentado a la Facultad de Derecho de la Universidad Finis Terrae,
para optar al grado Magíster en Derecho Público

Profesor Guía: Doctor Alejandro Leiva López

Santiago, Chile

2025

“A mi amada esposa Claudia y a mis tesoros Nicolás y Benjamín, cuya fortaleza, amor y alegría han sido mi mayor inspiración y motivación en este largo camino. Su apoyo incondicional y paciencia infinita han hecho posible vencer cada uno de los desafíos que me ha impuesto dios en esta carrera. Con todo mi amor y gratitud, les dedico este logro.

INDICE

Resumen	1
Abstract	1
Introducción	2
1. Historia de la Ley	3
1.1. Principios legales y derechos fundamentales que justifican el cambio	5
1.2. Referencias a la condición de militar del Director de Aeronáutica Civil	7
2. Principios del derecho penal aplicados al derecho administrativo sancionador	8
2.1. Referencia al <i>ius puniendi</i> del Estado	8
2.2. Principios matizados del derecho penal que resultan aplicables al procedimiento infraccional aeronáutico	9
2.3. Aplicación matizada de los principios del derecho penal en la jurisprudencia de la Contraloría	10
2.3.1. Principio de culpabilidad en el contexto aeronáutico	11
2.3.2. Prohibición de analogía y retroactividad en operaciones aeronáuticas	11
2.3.3. Principios <i>non bis in idem</i> y pro reo en la fiscalización aeronáutica	11
2.3.4. Prescripción y seguridad jurídica en materia aeronáutica	11
2.4. Aplicación matizada de los principios del derecho penal en las resoluciones de la Dirección de Aeronáutica Civil	12
3. El procedimiento infraccional aeronáutico: Análisis crítico	12
3.1. Autoridad aeronáutica	14
3.1.1. Funciones que desarrolla la autoridad aeronáutica	17
3.1.2. Contrapunto con otras legislaciones aeronáuticas del mundo respecto al nombramiento y condición del director de la aviación civil	18
3.2. Departamento Jurídico de la DGAC	23
3.3. Inicio de la investigación	24
3.3.1 Principio de tipicidad en el procedimiento administrativo sancionador.....	24
3.3.2. Existencia o ausencia de tipicidad en el procedimiento sancionador aeronáutico.....	25
3.3.3 Tipificación de sanciones en la reglamentación aeronáutica	25
3.4. Notificación y comparecencia	26
3.4.1. Falta de precisión en la notificación por carta certificada	27
3.4.2. Alternativas limitadas para garantizar la notificación personal.....	27
3.4.3. Escasa inclusión de medios electrónicos	27
3.4.4. Ambigüedades en los plazos para la respuesta	27

3.4.5. Emplazamiento o notificación de los afectados por una investigación y su relación con el debido proceso.....	28
4. Declaración del denunciado	28
5. Procedimiento en rebeldía.....	28
6. Formulación de cargos	29
6.1. La concentración de funciones en la DGAC y su impacto en los principios de legalidad y debido proceso: Breve análisis comparado	30
6.1.1. Estándares internacionales: La Organización de Aviación Civil Internacional y la separación de funciones.....	31
6.1.2. Contrapunto internacional: Prácticas en legislaciones aeronáuticas extranjeras	31
6.1.3. Panorama en Chile y consideraciones normativas.....	33
7. Sobreseimiento	34
8. Formulación de descargos.....	34
9. Término probatorio	35
10. Medidas para mejor resolver.....	37
11. Cierre de la investigación.....	37
12. Resolución final y notificación de la sanción.....	37
13. Recursos que proceden respecto de la resolución que impone la sanción	38
13.1. Recurso de reposición.....	38
13.2. Recurso de reclamación.....	39
13.3. Revisión jurisdiccional de las decisiones.....	39
13.4. Instancia de revisión jurisdiccional en el procedimiento infraccional aeronáutico.....	40
13.4.1. Revisión de las decisiones de las superintendencias	40
13.4.2. Normativa Sectorial: Recursos y procedimientos.....	41
13.4.3. Detalles comunes en los procedimientos judiciales.....	41
13.4.4. Contrapunto con la legislación aeronáutica argentina	41
14. Ejecutividad de la sanción.....	42
Conclusiones.....	43
1. Concentración de funciones en la DGAC y su impacto en los principios matizados del derecho penal.....	43
2. Tipicidad y reserva legal en el derecho administrativo sancionador aeronáutico.....	43
3. Autoridad militar en la DGAC y su incompatibilidad con el derecho administrativo moderno	44
4. Comparación con sistemas internacionales: Lecciones aprendidas.....	44
5. Necesidad de reformas en el sistema sancionador aeronáutico chileno.....	45
Bibliografía.....	45

Resumen

El procedimiento infraccional aeronáutico en Chile plantea significativos desafíos en el marco del Derecho Aeronáutico y del Derecho Administrativo Sancionador, particularmente en relación con los principios penales matizados como la legalidad, tipicidad y debido proceso. Este procedimiento concentra funciones en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), organismo que formula cargos, sanciona y resuelve recursos administrativos. La figura de su director, un oficial activo de la Fuerza Aérea subordinado al Comandante en Jefe de esta rama militar, genera tensiones con los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Convenio de Chicago, los cuales exigen una estricta independencia entre los organismos encargados de regulación, sanción e investigación técnica, para garantizar imparcialidad y credibilidad.

El estudio analiza las tensiones del procedimiento infraccional aeronáutico y explora oportunidades de mejora. Se examina la Ley N° 20.477, que limitó la jurisdicción militar sobre civiles, como precedente clave para separar funciones civiles y militares. Además, se destacan prácticas internacionales que aseguran esta separación, promoviendo mayor transparencia y alineación con las exigencias de la OACI. La revisión del marco normativo chileno resulta esencial para fortalecer el principio de legalidad, legitimidad e imparcialidad en el ejercicio de potestades sancionadoras en el sector aeronáutico.

Palabras clave: Derecho Aeronáutico, procedimiento infraccional aeronáutico, Derecho Administrativo Sancionador, principios penales matizados, principio de legalidad.

Abstract

The aeronautical infringement procedure in Chile poses significant challenges within the framework of Aeronautical Law and Administrative Sanctioning Law, particularly in relation to nuanced criminal principles such as legality, typicity and due process. This procedure concentrates functions in the Directorate General of Civil Aeronautics (DGAC), the body that formulates charges, sanctions and resolves administrative appeals. The figure of its director, an active Air Force officer subordinate to the Commander in Chief of this military branch, generates tensions with the international standards established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the Chicago Convention, which require a strict independence between the bodies in charge of regulation, sanction and technical investigation, to guarantee impartiality and credibility.

The study analyzes the tensions of the aeronautical infringement procedure and explores opportunities for improvement. Law No. 20.477, which limited military jurisdiction over civilians, is examined as a key precedent for separating civilian and military functions. It also highlights international practices that ensure this separation, promoting greater transparency and alignment with ICAO requirements. The revision of the Chilean regulatory framework is essential to strengthen the principle of legality, legitimacy and impartiality in the exercise of sanctioning powers in the aeronautical sector.

Keywords: Aeronautical Law, Aeronautical Infringement Procedure, Administrative Sanctioning Law, nuanced criminal principles, Principle of Legality.

Introducción

El Decreto Supremo N° 148 de 25 de noviembre de 2004, conocido como Reglamento del Procedimiento Infracional Aeronáutico DAR 51 (en adelante DAR 51), regula en Chile el procedimiento para sancionar infracciones a la normativa aeronáutica. Esta norma, fundamentada en el Título XII del Código Aeronáutico, aprobado mediante la Ley N° 18.916, establece los lineamientos que rigen la actuación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante DGAC) en el ejercicio de su potestad sancionadora, particularmente en su artículo 184, que faculta a este organismo para fiscalizar y sancionar conductas contrarias a la legislación aeronáutica.

A lo largo de los años, este reglamento ha sufrido modificaciones, siendo la más reciente la introducida por el Decreto Supremo N° 522 de 24 de marzo de 2024. Estas reformas buscaron modernizar el procedimiento sancionador mediante la incorporación de notificaciones electrónicas y la simplificación de los plazos, ajustándose a los estándares de la Ley N° 19.880, que regula las bases generales de los procedimientos administrativos.

Sin embargo, el procedimiento en cuestión ha sido objeto de críticas debido a la concentración de funciones en la DGAC, que formula cargos, sanciona y resuelve recursos, situación que genera tensiones con los principios de legalidad, tipicidad y debido proceso consagrados tanto en el derecho administrativo sancionador como en el derecho penal.

El análisis del marco jurídico internacional revela que este modelo contrasta con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI), establecidos en el Convenio de Chicago de 1944, ratificado por Chile en 1957. Este convenio y sus anexos promueven la separación de funciones y la independencia de los organismos reguladores para garantizar imparcialidad y transparencia en la toma de decisiones. Por tanto, el carácter de administración militar de la DGAC y su dependencia jerárquica del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea constituyen un factor adicional de cuestionamiento sobre su objetividad en el ejercicio de la potestad sancionadora. En efecto, el director de la DGAC, al ser un oficial de la Fuerza Aérea en servicio activo, no solo representa un vínculo con la jerarquía militar, sino que plantea dudas sobre la neutralidad necesaria en la regulación de actividades eminentemente civiles como la aviación comercial.

Haciendo un contrapunto con otras legislaciones internacionales, el derecho aeronáutico chileno presenta características particulares que lo distinguen de otros sistemas jurídicos. Compuesto por normas de diversa jerarquía, como tratados internacionales, legislación interna y disposiciones reglamentarias, este cuerpo normativo regula tanto aspectos técnicos y operativos de la aviación como la relación jurídica entre las autoridades y los administrados. No obstante, su diseño estructural evidencia una falta de alineación con los principios de imparcialidad y autonomía que subyacen al *ius puniendi* administrativo en las democracias modernas.

En este artículo, se describirá el procedimiento infraccional aeronáutico vigente y se analizará su compatibilidad con los principios de legalidad, debido proceso y tipicidad, revisando doctrina y jurisprudencia relevantes. Además, se examinará el impacto de la calidad del director de la DGAC como oficial militar en servicio activo sobre la autonomía del procedimiento sancionador, evaluando alternativas normativas que permitan fortalecer la transparencia y la legitimidad de este sistema. Finalmente, se contrastará el modelo chileno con los estándares internacionales de la OACI y con prácticas comparadas, planteando posibles reformas que garanticen un equilibrio adecuado entre la autoridad reguladora y las garantías de los administrados.

1. Historia de la Ley

El mensaje que dio origen a la Ley N° 18.916 de 9 de octubre de 1985, hace presente la necesidad de modernizar y sistematizar las normas que regulan la actividad aeronáutica en Chile. La intención del texto presentado era reunir los más actualizados principios y fundamentos del derecho aeronáutico que hayan sido recogidos por las convenciones internacionales y por ordenamientos jurídicos de diferentes Estados sin dejar de lado los principios fundamentales del ordenamiento jurídico chileno.¹ Esta referencia, junto con la fecha en que fue plasmada en el mensaje presidencial, sugiere que se siguieron los principios vigentes antes de la modificación de la Constitución Política de la República del año 1991. Es decir, en el ámbito administrativo sancionador y los problemas derivados de este, pueden ser conocidos por los Tribunales Contenciosos Administrativos establecidos por la constitución de 1980 en su texto original.

Ante la negativa de dar cuerpo a esta disposición por parte de los diferentes poderes del Estado, se produjo una suerte de impunidad de los actos administrativos ya que existen numerosas sentencias que declaran la falta de jurisdicción de los tribunales ordinarios para conocer de estos procesos, ya que la propia Constitución Política entregaba dicha facultad a los inexistentes Tribunales Contenciosos Administrativos. Así, podemos adelantar que esta norma se redactó sin una instancia jurisdiccional de control de las resoluciones en materia de sanciones administrativas o del procedimiento infraccional aeronáutico.

Durante la discusión legislativa, se planteó la posibilidad de incorporar una segunda instancia jurisdiccional, como un tribunal ordinario o un juzgado de aviación, para garantizar una revisión técnica y jurídica de las decisiones administrativas. Sin embargo, esta propuesta no fue acogida. Se argumentó que ya existían mecanismos de apelación administrativa ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, lo que se consideró suficiente para cumplir con el principio del debido proceso.²

¹ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL, (1985). “Historia de la Ley N° 18.916. Mensaje Presidencial”

² BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL, (1985). “Historia de la Ley N° 18.916. Discusión en la Comisión de Defensa nacional” Observaciones registradas donde se argumenta la suficiencia de la apelación administrativa como mecanismo de revisión. P. 107.

Se estimó que la DGAC, por su naturaleza técnica y administrativa, estaba en mejores condiciones para resolver las infracciones aeronáuticas, dado el nivel de especialización requerido. La creación de una instancia judicial adicional se consideró innecesaria y potencialmente dilatoria, especialmente dado que el enfoque principal de las sanciones administrativas aeronáuticas es asegurar la seguridad y el orden en un sector altamente técnico.³

El artículo 194 del proyecto original estableció que las resoluciones del Director General de Aeronáutica Civil podían ser apeladas ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en casos específicos, como multas significativas o la cancelación de permisos. Este esquema se diseñó para ofrecer una revisión sin judicializar todos los casos, manteniendo el equilibrio entre eficiencia administrativa y derechos del administrado.⁴

La designación de un oficial en servicio activo de la Fuerza Aérea para ocupar el cargo de Director de Aeronáutica se fundamenta en el carácter estratégico y técnico de la aviación civil en Chile. Este enfoque responde a la necesidad de asegurar que el liderazgo de la DGAC mantenga un fuerte vínculo con la disciplina y las competencias operativas propias de un militar activo, considerando la supervisión de seguridad en el espacio aéreo. Este tipo de nombramiento es común en áreas de alta responsabilidad y seguridad del Estado.⁵ Por indicación de los Honorables Senadores Julio Aguirre y Sergio Jaramillo, se confía el cargo de Director de Aeronáutica a un General de la Fuerza Aérea en servicio activo, o a un General o Coronel de la misma en retiro, con posesión del título de Oficial de Estado Mayor o de Ingeniero Aeronáutico.⁶

Según la historia de la ley 16.752, el encargado de incoar el procedimiento infraccional aeronáutico es el Director de Aeronáutica Civil quien es el responsable directo de la denuncia, investigación, formulación de cargos y sanción de infracciones aeronáuticas. La ley le otorga esta facultad para asegurar una supervisión especializada en la navegación aérea y cumplimiento de las normas de seguridad. Esto se fundamenta en la autoridad que posee la DGAC sobre la administración de sanciones en el contexto de la aviación civil, garantizando que el procedimiento se ajuste a los estándares de seguridad aeronáutica.⁷

La Ley N° 20.477, promulgada en diciembre de 2010, surge como parte de una reforma destinada a redefinir y limitar la jurisdicción de la justicia militar en Chile, excluyendo a los civiles de su competencia. La reforma se desarrolló en el contexto de diversos cuestionamientos hacia el sistema judicial militar, considerado inapropiado para juzgar a

³ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL, (1985). “Historia de la Ley N° 18.916. Análisis técnico del proyecto de ley” pp. 48-50.

⁴ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL, (1985). “Historia de la Ley N° 18.916. Modificaciones introducidas en la comisión mixta” En el texto revisado del proyecto se establece el mecanismo de apelación administrativa ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. P. 194.

⁵ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (1967). “Segundo trámite Constitucional”, pp. 4-5.

⁶ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (1967). “Historia de la Ley N° 16.752, Segundo trámite Constitucional”, p. 3.

⁷ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (1967). “Historia de la Ley N° 16.752, Tercer trámite Constitucional”, p. 9.

personas sin vínculo militar.⁸ Anteriormente, los tribunales militares en Chile tenían competencia para juzgar a civiles por ciertos delitos que, aunque relacionados con la seguridad nacional o la actividad militar, no siempre justificaban el fuero castrense.

Esta ley introduce una modificación significativa en la jurisdicción sobre los delitos aeronáuticos cometidos por civiles, trasladando su competencia de los tribunales militares a la justicia ordinaria. Esta reforma responde a la necesidad de adecuar la administración de justicia en el ámbito penal aeronáutico, evitando que los civiles queden sujetos a la jurisdicción militar, principio que se encuentra en concordancia con los estándares de derechos humanos y de justicia penal en los sistemas democráticos.

La historia legislativa revela un debate centrado en la incompatibilidad de la justicia militar para juzgar a civiles, argumentando que el sistema castrense es de carácter especializado y restrictivo, diseñado principalmente para atender cuestiones de disciplina y operatividad militar y no civil. Así, se promueve que, en los casos donde haya coautoría o coparticipación entre civiles y militares en un mismo delito, la justicia ordinaria intervenga exclusivamente en el caso de los civiles, mientras que los tribunales militares se mantendrán competentes para los militares involucrados.⁹ Esta modificación queda establecida en el artículo 1° de la ley. En el proceso de discusión legislativa se enfatizó que la justicia militar debía limitarse a casos estrictamente relacionados con el ámbito militar, y que en situaciones de coautoría entre civiles y militares en delitos, cada uno debería ser juzgado por su tribunal natural.¹⁰

Una parte crucial de esta ley fue la modificación del Código Aeronáutico en su artículo 201, donde se establece que los delitos cometidos por civiles en el contexto aeronáutico dejan de ser de competencia de los tribunales militares y pasan a los tribunales de la justicia ordinaria.

1.1. Principios legales y derechos fundamentales que justifican el cambio

1.1.1 Principio de Justicia Igualitaria

La justicia militar se enfoca en el orden y disciplina militar, ajustada a códigos y procedimientos especiales que no siempre garantizan los mismos derechos procesales que la justicia ordinaria. Al traspasar estos delitos a la justicia penal común, se garantiza que los civiles puedan acceder a un proceso en condiciones de igualdad, con derechos de defensa y garantías procesales propias del derecho penal ordinario.¹¹ El senador Alberto Espina subraya la necesidad de que la justicia militar sea reservada para contextos y sujetos estrictamente militares, asegurando que los civiles accedan a un proceso en condiciones de

⁸ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477, Mensaje Presidencial”.

⁹ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Primer trámite constitucional”, pp. 4-5.

¹⁰ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Segundo trámite constitucional”, p. 4.

¹¹ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Segundo trámite constitucional”, p. 4.

igualdad y justicia garantizada por la jurisdicción ordinaria.¹² Los senadores Soledad Alvear y Patricio Walker argumentan a favor de esta reforma, destacando que la justicia penal ordinaria brinda mayores garantías de imparcialidad y defensa, fundamentales para el tratamiento de civiles. Estos senadores defendieron que el cambio busca asegurar la igualdad de condiciones procesales para los civiles, un principio difícil de satisfacer en un sistema de justicia diseñado para mantener la disciplina castrense.¹³

1.1.2. Separación de funciones militares y civiles

Este principio se fundamenta en que la justicia militar se considere excepcional y reservada para quienes están en servicio activo dentro de las Fuerzas Armadas. La justicia militar es de carácter excepcional, limitada a militares en contextos estrictamente militares, y los civiles deben ser juzgados bajo la justicia ordinaria, especialmente en tiempos de paz y en actividades que no comprometen directamente la seguridad militar. Esta postura fue respaldada por la senadora Soledad Alvear, quien subrayó la incompatibilidad de juzgar a civiles bajo la justicia castrense.¹⁴

El principio de separación de funciones militares y civiles en el contexto del cambio de competencia de los tribunales militares, es planteado por los parlamentarios argumentando que la justicia militar debe ser excepcional y aplicada solo a militares activos, en contextos estrictamente vinculados a la seguridad nacional.¹⁵ Así, el senador José Antonio Gómez plantea la necesidad de que la justicia militar opere exclusivamente en tiempos de guerra, mientras que en tiempos de paz, los delitos cometidos por civiles (y en algunos casos también por militares) deberían ser juzgados por la justicia ordinaria.¹⁶ Por su parte, el diputado Alberto Robles discute la lógica de reservar la jurisdicción militar para situaciones excepcionales, en lugar de aplicarla indiscriminadamente, asegurando que los civiles sean procesados en tribunales ordinarios para una mayor transparencia y derechos procesales completos en tiempos de paz.¹⁷

1.1.3. Estandarización procesal

En casos de delitos cometidos conjuntamente por militares y civiles, la reforma establece que cada uno sea juzgado por su tribunal natural, evitando contiendas de competencia y promoviendo decisiones coherentes. Además, la Corte Suprema, sin la presencia de

¹² BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Segundo Trámite Constitucional”, p. 4.

¹³ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Primer trámite constitucional”, p. 5.

¹⁴ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010): “Historia de la ley 20.477. Primer trámite constitucional”, p. 5.

¹⁵ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477 .Segundo Trámite Constitucional”, p. 4.

¹⁶ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477 .Segundo Trámite Constitucional”, p. 9.

¹⁷ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Primer Trámite Constitucional”, p. 54.

auditores militares, queda designada para resolver cualquier conflicto de competencia que pueda surgir entre la justicia ordinaria y militar.

1.1.4. Garantías de debido proceso

Se consideró por parte de los parlamentarios que los tribunales ordinarios eran más idóneos para asegurar un juicio imparcial, especialmente en casos de civiles, al proveer de mayores garantías procesales y evitar la aplicación de un sistema de justicia militar, el cual se percibía como menos adecuado para juzgar a quienes no ostentaran la condición militar. El senador Alberto Espina enfatiza que los tribunales ordinarios son más adecuados para juzgar a civiles, ya que ofrecen un juicio imparcial y aseguran derechos procesales amplios que la justicia militar no puede garantizar en el mismo grado para personas sin vínculo militar.¹⁸ Varios legisladores, incluyendo a la senadora Soledad Alvear, argumentaron que la justicia ordinaria permite procesos más transparentes y con mayores garantías de defensa, especialmente al juzgar a civiles. La senadora sostiene que la especialización militar limita la capacidad de la justicia castrense para cumplir plenamente con los derechos procesales que el derecho penal ordinario asegura a civiles.

Estas discusiones reflejan el consenso en torno a la justicia ordinaria como el foro más idóneo para procesos justos e imparciales, en particular respecto de aquellas personas sin entrenamiento ni obligaciones militares.¹⁹

1.1.5 Modernización del sistema penal

La reforma responde a la necesidad de actualización institucional y adaptación a estándares internacionales en materia de derechos humanos, limitando el fuero militar a los casos que involucren únicamente personal de las Fuerzas Armadas, dado que el sistema de justicia penal ordinario era considerado más garantista.²⁰ En esta discusión, la senadora Soledad Alvear y el senador Patricio Walker abordan la modernización de la justicia penal militar y enfatizan la importancia de que el sistema penal ordinario se encargue de juzgar a civiles, lo que representa un avance hacia un sistema judicial más justo y conforme a los estándares internacionales.²¹ En resumen, la Ley N° 20.477 constituye un avance hacia una mayor protección de los derechos procesales de los civiles y una adaptación del sistema judicial chileno a los estándares democráticos y de derechos humanos en el tratamiento de delitos que no justifican la intervención de la justicia militar.

1.2. Referencias a la condición de militar del Director de Aeronáutica Civil

La Ley N° 16.752 en su artículo 2° establece que el director de la DGAC debe ser un oficial en servicio activo de la Fuerza Aérea de Chile. Aunque esta disposición es legalmente

¹⁸ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Primer trámite constitucional”, p. 5.

¹⁹ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Primer Trámite Constitucional”, pp. 4-5.

²⁰ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477 .Primer Trámite Constitucional”, p. 5.

²¹ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010): “Historia de la ley 20.477. Primer trámite constitucional”, p. 4.

válida, su compatibilidad con estándares internacionales resulta cuestionable. Por ejemplo, el artículo 1 del Convenio de Chicago declara la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo, pero enfatiza la necesidad de que las instituciones responsables de la aviación civil actúen con independencia técnica y administrativa.²²

La dependencia militar de la Dirección General de Aeronáutica Civil introduce riesgos de conflictos de interés y compromete la percepción de imparcialidad, un punto clave en el diseño de sistemas aeronáuticos internacionales. A este respecto es relevante el fallo Rol N° 244-1996 del Tribunal Constitucional, que destacó la importancia de la separación entre funciones civiles y militares para garantizar la imparcialidad en la administración aérea.²³

Este nombramiento refleja el carácter militar de la posición, alineando las funciones administrativas y de supervisión técnica de la DGAC con la organización castrense. Sin embargo, en los debates legislativos o en la normativa, no se aborda esta dependencia militar de manera que afecte la competencia de la justicia ordinaria o militar en los delitos aeronáuticos, manteniéndose la función administrativa independiente de los asuntos judiciales y penales regulados por la ley.

2. Principios del derecho penal aplicados al derecho administrativo sancionador

2.1. Referencia al *ius puniendi* del Estado

²² Véase *Convenio de Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, 1944): “Artículo 1: Soberanía. Los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio”. Este artículo establece la autoridad de cada país sobre su espacio aéreo, lo que implica la responsabilidad de regular y supervisar las actividades aeronáuticas, garantizando que estas sean realizadas de manera eficiente y en conformidad con el principio de soberanía.

Por su parte, el artículo 37 establece “Adopción de normas y métodos internacionales. Cada Estado contratante se compromete a colaborar para lograr el más alto grado posible de uniformidad en los reglamentos, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, rutas y servicios auxiliares, en todas las materias en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”. Este artículo fomenta la adopción de estándares técnicos y administrativos promovidos por la OACI, lo que exige que los Estados mantengan instituciones independientes que puedan implementar estos procedimientos de manera imparcial.

Luego, el artículo 26 establece: “Investigación de accidentes. En caso de accidente de una aeronave de un Estado contratante que ocurra en el territorio de otro Estado contratante, y que implique muerte o lesiones graves, o indique serias deficiencias técnicas en la aeronave o en sus instalaciones, el Estado en cuyo territorio ocurrió el accidente llevará a cabo una investigación de conformidad con el procedimiento que pueda recomendar la OACI”. Este artículo requiere que las investigaciones de accidentes sean realizadas bajo procedimientos técnicos y objetivos, lo que supone la existencia de entidades técnicas independientes para garantizar la imparcialidad.

Finalmente, el artículo 44 establece: “Objetivos de la OACI. La Organización tiene como objetivo desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional para: [...] c) asegurar que los derechos de los Estados contratantes sean plenamente respetados y que cada Estado contratante tenga una oportunidad justa de operar empresas internacionales de transporte aéreo”. Este artículo establece que los sistemas regulatorios deben ser diseñados para respetar los derechos de los Estados y garantizar un tratamiento justo y equitativo, lo que refuerza la importancia de instituciones reguladoras autónomas.

²³ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Tercer trámite constitucional”, p. 4.

Como señalamos en el punto anterior, no existe una ley que se refiera a los principios que deben regir la actividad sancionatoria administrativa, por lo que se recurre a la jurisprudencia y la doctrina para determinar cuáles son aplicables. La Ley N° 19.880 tampoco menciona explícitamente los principios del *ius puniendi* del Estado, ya que este concepto generalmente se vincula con el derecho penal. Sin embargo, algunos de sus principios y reglas, como el de contradictoriedad y el derecho a ser oído, se relacionan indirectamente con la función sancionadora en el ámbito administrativo, ya que establecen garantías mínimas de defensa para los ciudadanos frente a la administración.²⁴ Esta ley, que ya cumple 20 años desde su creación, no se ajusta a todas las necesidades del procedimiento sancionatorio administrativo ni refiere a los principios que deben regirlo.

En este sentido, en el caso de la normativa que rige el procedimiento infraccional el *ius puniendi* o potestad sancionadora del Estado, de acuerdo a lo manifestado por el Tribunal constitucional en la sentencia Rol 244-1996,²⁵ se encuentra implícitamente reconocido en la normativa aeronáutica, la cual faculta a la DGAC para investigar y sancionar infracciones a la legislación aeronáutica. Esta potestad se ejerce mediante el procedimiento administrativo sancionador y se refleja en el artículo 185 del Código Aeronáutico replicado en el numeral 2.7 del DAR 51, que establecen que “las infracciones que no constituyan delito serán sancionadas tras una investigación administrativa adecuada” Además, el numeral 2.1 del Reglamento DAR 51, aprobado por el Decreto N° 148 de 2004, dispone que la Dirección General de Aeronáutica Civil tiene la autoridad para establecer la responsabilidad de los infractores y aplicar sanciones correspondientes a las normativas y reglamentaciones vigentes.

2.2. Principios matizados del derecho penal que resultan aplicables al procedimiento infraccional aeronáutico

²⁴ Véase Ley N° 19.880, artículos 10-11.

²⁵ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 244 de 08 de agosto de 1996. “El fallo del Tribunal Constitucional sobre la potestad sancionadora aborda de manera precisa la relación entre el *ius puniendi* estatal y su manifestación en el ámbito administrativo. En su análisis, el Tribunal reafirma que el poder punitivo del Estado, o *ius puniendi*, es una expresión inherente de la soberanía estatal y se ejerce no solo en el ámbito penal, sino también en el administrativo, siempre bajo estrictas condiciones de legalidad y proporcionalidad. En el considerando quinto, el Tribunal establece que la potestad sancionadora administrativa es una manifestación legítima del *ius puniendi* del Estado. Reconoce que esta potestad tiene como finalidad esencial garantizar el cumplimiento de las normas y la preservación del orden público, pero a través de herramientas distintas a las del derecho penal. Aunque el derecho administrativo sancionador y el penal comparten el mismo origen en el poder punitivo estatal, el primero opera bajo principios y procedimientos propios que responden a las particularidades del ámbito administrativo. Sin embargo, el Tribunal también enfatiza que, aunque la administración puede ejercer esta potestad sancionadora, su legitimidad y alcance están estrictamente subordinados a los principios constitucionales. En este sentido, el *ius puniendi* estatal no otorga un poder ilimitado a la administración, sino que requiere una habilitación normativa clara, conforme al principio de legalidad, como se reafirma también en los fundamentos generales del fallo. El Tribunal añade que el ejercicio del *ius puniendi* en el ámbito administrativo se justifica por razones de eficacia y especialización, permitiendo a las autoridades administrativas responder de manera adecuada a infracciones que afectan sectores específicos, como la regulación energética en el caso analizado. No obstante, estas facultades no pueden desvincularse de los principios fundamentales que limitan el poder punitivo estatal en su conjunto, como la proporcionalidad y la observancia de garantías procesales”.

Debemos preguntarnos como se matizan estos principios o cuál es el criterio para su aplicación matizada. Nuevamente, debemos recurrir a la jurisprudencia para contestar esta pregunta. En el fallo del Tribunal Constitucional Rol 244-1996 encontramos la incorporación de principios del derecho penal como el principio de legalidad, tipicidad, proporcionalidad y debido proceso al derecho administrativo sancionador.²⁶ El Tribunal Constitucional aborda además la autonomía relativa de las potestades sancionadoras administrativas.²⁷ En este punto, se reflexiona acerca de cómo el derecho administrativo sancionador, aunque se distingue del derecho penal en cuanto a su finalidad y procedimientos, comparte con este principios fundamentales como la proporcionalidad y la culpabilidad. Esta aproximación garantiza que las sanciones administrativas no se desvinculen de los valores que inspiran al ordenamiento jurídico general, evitando excesos que puedan comprometer la legitimidad de la actuación estatal.

Establece además que los principios del derecho penal, como el de culpabilidad, proporcionalidad y legalidad, son aplicables al derecho administrativo sancionador, pero de forma matizada y adecuada a las particularidades de este ámbito. Esto reconoce la necesidad de respetar los derechos fundamentales mientras se consideran las características y funciones propias de la potestad sancionadora administrativa.²⁸

La interrogante de cómo se entienden o aplican los matices de estos principios penales a los procedimientos administrativos sancionatorios se responde a través de la jurisprudencia, en ausencia de una norma de rango legal que lo establezca. En el caso del procedimiento infraccional aeronáutico, ha sido la jurisprudencia de la Contraloría General de la República la que ha dado la guía para la aplicación de estos principios matizados. En este sentido, la aplicación de principios del derecho penal al derecho administrativo sancionador ha sido relevante en el ámbito aeronáutico, dado su alto nivel de regulación y la diversidad de actores involucrados, como operadores, concesionarios y personal técnico. Este enfoque, según la Contraloría, busca garantizar el equilibrio entre la potestad sancionadora del Estado y los derechos fundamentales de los administrados, especialmente en sectores estratégicos como la aeronáutica, donde las sanciones pueden impactar gravemente tanto a individuos como a organizaciones.²⁹

2.3. Aplicación matizada de los principios del derecho penal en la jurisprudencia de la Contraloría

²⁶ GOMEZ (2021), pp. 41-43.

²⁷ Tribunal Constitucional. Sentencia Rol N° 244 de 08 de agosto de 1996. Considerando 14.

²⁸ Tribunal Constitucional. Sentencia Rol N° 244 de 08 de agosto de 1996. Considerando 23.

²⁹ Contraloría General de la República. Dictamen N° 31.239 de 2005. Señala que la potestad sancionadora debe ejercerse de forma compatible con los principios fundamentales del derecho penal, como la proporcionalidad y la culpabilidad. Este dictamen es clave para entender cómo la Contraloría aborda la aplicación de sanciones administrativas respetando las garantías del debido proceso. Además, en el dictamen N° 14.571 del mismo año, la Contraloría establece que los procedimientos sancionatorios deben asegurar la protección de derechos fundamentales, especialmente en actividades reguladas de alto impacto, como la aeronáutica. Este dictamen subraya la necesidad de que las sanciones sean aplicadas estrictamente conforme al principio de legalidad, lo cual refuerza el respeto por las garantías constitucionales de los administrados. En conclusión, los documentos analizados evidencian que la Contraloría General de la República otorga una importancia central a la protección de derechos fundamentales en el ejercicio de la potestad sancionadora, siendo el sector aeronáutico un claro ejemplo de cómo estos principios se materializan en la práctica administrativa.

2.3.1. Principio de culpabilidad en el contexto aeronáutico

Uno de los pilares del derecho sancionador es el principio de culpabilidad, que excluye la posibilidad de sancionar a una persona sin establecer previamente una conexión directa con los hechos que se le imputan. La Contraloría establece que las sanciones administrativas deben vincularse a un reproche personal, excluyendo así la responsabilidad objetiva o solidaria. Este principio es especialmente relevante en el ámbito aeronáutico, donde trabajadores o directivos pueden ser injustamente vinculados a infracciones administrativas de carácter técnico o procedimental sin que exista prueba de su actuación culpable. De esta manera, el principio asegura que solo se sancione a quienes efectivamente hayan incurrido en un acto reprochable, protegiendo la justicia y la eficacia de la regulación.³⁰

2.3.2. Prohibición de analogía y retroactividad en operaciones aeronáuticas

Otro principio clave aplicado al derecho administrativo sancionador es la prohibición de la analogía y la retroactividad de normas sancionadoras más gravosas. La Contraloría deja en claro que las sanciones solo pueden imponerse si están explícitamente definidas en la normativa vigente al momento de ocurrir los hechos. En el contexto aeronáutico este principio es vital, especialmente en casos relacionados con la fiscalización de concesiones aeroportuarias o la aplicación de normas técnicas a líneas aéreas. Por ejemplo, cualquier modificación en los estándares operacionales no puede aplicarse retroactivamente a operadores que hayan actuado bajo normativas anteriores. Este enfoque refuerza la seguridad jurídica en un sector donde los cambios normativos son frecuentes debido a los avances tecnológicos y demandas de seguridad.³¹

2.3.3. Principios *non bis in idem* y pro reo en la fiscalización aeronáutica

El principio de *non bis in idem*, que prohíbe sancionar dos veces por el mismo hecho, también tiene aplicación en el ámbito aeronáutico. La Contraloría señala que, aunque existan múltiples órganos administrativos con competencias sancionadoras, como la DGAC y la Contraloría General de la República, no es permisible duplicar sanciones por una misma infracción. En un caso práctico, esto podría implicar que una infracción relacionada con el incumplimiento de normas de seguridad operacional no sea objeto de sanciones paralelas por diferentes organismos administrativos. Asimismo, el principio pro reo, mencionado por la Contraloría en el mismo dictamen, garantiza que las interpretaciones ambiguas de las normas se resuelvan siempre en favor del administrado, protegiendo sus derechos frente a posibles abusos de autoridad.³²

2.3.4. Prescripción y seguridad jurídica en materia aeronáutica

El principio de prescripción también es crucial en el derecho administrativo sancionador. La Contraloría destaca que, en ausencia de normas específicas, se debe recurrir a las

³⁰ Contraloría General de la República. Dictamen N° 31.239 de 5 de julio de 2005.

³¹ Contraloría General de la República. Dictamen N° 14.571 de 5 de julio de 2005.

³² Contraloría General de la República. Dictamen N° 28.226 de 22 de junio de 2007.

disposiciones del derecho penal, garantizando un plazo razonable para ejercer la potestad sancionadora. En el contexto aeronáutico, esto es fundamental para evitar la incertidumbre jurídica en procesos prolongados, como en casos de irregularidades financieras en concesiones aeroportuarias o incumplimientos de estándares técnicos. Este principio protege a los administrados frente a sanciones arbitrarias que podrían ser aplicadas mucho tiempo después de ocurridos los hechos, fortaleciendo así la previsibilidad y la equidad.³³

Un caso concreto donde estos principios encuentran aplicación práctica, es el análisis realizado por la Contraloría sobre el cobro indebido de la tasa de iluminación en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Aunque el dictamen se centra en el cálculo de dicha tasa, subyace la aplicación de principios como el de culpabilidad y *non bis in idem*, asegurando que las sanciones o ajustes financieros derivados de la revisión sean proporcionales y correctamente fundamentados.³⁴

2.4. Aplicación matizada de los principios del derecho penal en las resoluciones de la Dirección de Aeronáutica Civil

La aplicación de los principios del derecho penal al derecho administrativo sancionador en el contexto aeronáutico ha sido reconocida por la DGAC a través de la Resolución Exenta N° 0895. En el considerando literal d) se señala:

“Que de acuerdo a lo dispuesto en los dictámenes de la Contraloría General de la República N° 31.239 del 2005, N° 014571 del 2005 y N° 028226 del 2007, los ‘principios de Derecho Penal les son aplicables al derecho sancionador disciplinario y que la potestad sancionadora de la Administración debe respetar en su ejercicio los mismos principios generales del derecho sancionador que han sido consagrados en la Constitución Política’”.

3. El procedimiento infraccional aeronáutico: Análisis crítico

Dado que no existe reconocimiento constitucional de la potestad sancionadora del Estado, o una ley de bases o ley general que regule la misma, ha surgido una gran cantidad de procedimientos y normas especiales que regulan las infracciones y sanciones administrativas en los diversos ámbitos sectoriales. Por esta misma razón, no existe una legislación que se haga cargo de los principios que regulan esta potestad, siendo la doctrina y la jurisprudencia las que se han pronunciado al respecto.

Este procedimiento administrativo sancionador se encuentra estipulado en el Código Aeronáutico, en el Título XII “De la Autoridad Aeronáutica y de las Infracciones a la Ley y Reglamentos Aeronáuticos”, en los artículos 183 al 189. Esta referencia que hace el Código Aeronáutico se complementa con las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo N° 148 del 25 de noviembre de 2004, que aprueba el DAR 51. Este reglamento fue modificado recientemente por el Decreto Supremo 522 del 24 de marzo de 2022, con el objetivo de simplificar la tramitación y facilitar la comparecencia de los involucrados en procesos

³³ Contraloría General de la República. Dictamen N° 24.731 de 12 de septiembre de 2019.

³⁴ Contraloría General de la República. Dictamen N° 5.889 de 07 de febrero de 2008.

administrativos relacionados con sanciones por infracciones al Código Aeronáutico, así como a las leyes, reglamentos e instrucciones aeronáuticas.³⁵

La potestad reglamentaria del Presidente de la República, consagrada en el artículo 32 N° 6 de la Constitución Política de la República de Chile, es un poder clave que le permite dictar los reglamentos necesarios para ejecutar y hacer cumplir las leyes aprobadas por el Congreso Nacional.³⁶ Esta facultad es un pilar del funcionamiento del Estado, ya que sin ella, las leyes podrían carecer de los detalles específicos y mecanismos prácticos para su aplicación efectiva. En el caso del Decreto Supremo N° 148 de 2004, el Presidente de la República utiliza su potestad reglamentaria para reglamentar los procedimientos sancionatorios en materia aeronáutica, completando y desarrollando lo dispuesto en el Código Aeronáutico.

El Código Aeronáutico contiene una serie de normas que requieren procedimientos claros para ser aplicadas, especialmente en lo que respecta a las infracciones y sanciones en el ámbito aeronáutico. Aquí es donde el Decreto Supremo N° 148 de 2004 entra en juego, reglamentando los procedimientos que deben seguirse para sancionar las infracciones a dicha ley y a sus reglamentos, permitiendo a la autoridad aeronáutica cumplir con sus funciones de manera ordenada y efectiva.

El Decreto Supremo N° 148 de 2004, y su posterior modificación a través del Decreto Supremo N° 522 de 2022, que busca simplificar la tramitación y facilitar la comparecencia de los involucrados acorde con la Ley N° 19.880, se enmarca dentro de las facultades otorgadas al Presidente por el artículo 63 N° 12 de la Constitución, el cual establece que el Ejecutivo tiene la prerrogativa exclusiva de dictar los reglamentos necesarios para la ejecución de las leyes.³⁷ Este decreto, en específico, asegura que las normas establecidas en el Código Aeronáutico se implementen eficazmente y se apliquen de manera uniforme.

Además, este Decreto Supremo se basa en el principio de legalidad administrativa, que exige que toda actuación de la Administración Pública, incluidas las sanciones, debe estar sujeta a la ley y reglamentarse de manera que garantice los derechos de los administrados.³⁸ En este sentido, la reglamentación detallada del procedimiento sancionador bajo el Decreto Supremo N° 148 de 2004 y su actualización a través del Decreto Supremo N° 522 de 2022 es una expresión de esta facultad reglamentaria, asegurando que el procedimiento sancionatorio aeronáutico se ajuste a los principios de legalidad, proporcionalidad y debido proceso, tal como lo exige la Constitución y el ordenamiento jurídico.³⁹

El procedimiento administrativo sancionador establecido en el Decreto Supremo N° 148 de 2004 y el Código Aeronáutico, refleja de manera clara las potestades normativas y

³⁵ Véase *Decreto Supremo 522 de 24 de marzo de 2022*. “Modifica Decreto Supremo N° 148 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico” (DAR 51).

³⁶ OSORIO (2017), pp. 421-424.

³⁷ OSORIO (2017), pp. 421-424.

³⁸ OSORIO (2017), p. 479.

³⁹ OSORIO (2017), p. 421.

fiscalizadoras que posee la DGAC, que es la autoridad aeronáutica encargada de velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normativas técnicas en materia de aviación civil.⁴⁰ Estas potestades se fundamentan en el Código Aeronáutico, que otorga a la DGAC el poder de controlar y fiscalizar todas las actividades relacionadas con la seguridad y regulación del tráfico aéreo, así como con las infraestructuras aeroportuarias y la operación de aeronaves civiles.

La potestad normativa que se ejerce a través del Decreto Supremo N° 148 de 2004 es una extensión de la potestad fiscalizadora de la DGAC, que le permite **inspeccionar, investigar y, en su caso, sancionar** las infracciones cometidas por personas naturales o jurídicas a las leyes, reglamentos e instrucciones emitidas por la autoridad aeronáutica.⁴¹ La reglamentación del procedimiento sancionador no solo define las conductas sancionables, sino también establece el procedimiento que debe seguirse en caso de cometerse alguna infracción, procedimiento que debe garantizar que se imponga esa sanción, respetando el los principios de legalidad, tipicidad y el derecho al debido proceso, los cuales son fundamentales en cualquier actuación administrativa sancionadora. Estos principios se encuentran protegidos en la Ley N° 19.880 sobre procedimientos administrativos, la cual establece las bases generales que deben seguir los órganos de la Administración del Estado en el ejercicio de sus funciones.

Asimismo, las potestades normativas de la DGAC también se ven respaldadas por las normas que regulan su organización y funcionamiento, contenidas en la Ley N° 16.752 que crea la DGAC, otorgándole la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las leyes aeronáuticas y sus reglamentos. En este sentido, el procedimiento sancionador aeronáutico es parte esencial de la labor de fiscalización y control administrativo que debe llevar a cabo la DGAC para garantizar la seguridad y el correcto funcionamiento del tráfico aéreo en Chile.

El Código Aeronáutico establece, además, un marco jurídico para que la DGAC, en el ejercicio de su potestad sancionadora, pueda imponer sanciones, las cuales pueden variar desde multas hasta la suspensión o revocación de licencias. El Decreto Supremo N° 148 de 2004 intenta crear este marco reglamentario sancionador, al establecer los procedimientos de tramitación que pasaremos a analizar más adelante.

3.1. Autoridad aeronáutica

La DGAC constituye una institución clave en la regulación y supervisión de la aviación civil en Chile. Sin embargo, su estructura actual plantea cuestionamientos en torno a la integración de militares en roles directivos, lo que entra en conflicto con principios fundamentales del derecho administrativo y penal, especialmente en lo relacionado con el debido proceso y los derechos humanos.⁴²

⁴⁰ Véase artículo 184 del Código Aeronáutico.

⁴¹ Véase artículo 3 literal r) de la Ley N° 16.752.

⁴² BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Durante la tramitación de la Ley N° 20.477, se destacó la importancia de limitar las competencias militares a asuntos estrictamente castrenses, evitando conflictos de interés en decisiones que involucren a civiles. En el segundo trámite

El procedimiento infraccional aeronáutico en Chile es administrado por la DGAC, según lo dispuesto por el artículo 183 del Código Aeronáutico. Esta entidad es responsable de conocer, investigar y sancionar las infracciones a la legislación y reglamentación aeronáutica, salvo aquellas que competen a la Junta de Aeronáutica Civil. Además, la DGAC, como órgano de la administración del Estado, es la principal encargada de supervisar, fiscalizar y regular todas las actividades relacionadas con la aviación civil en Chile. Su creación y organización se encuentra regulada por la Ley N° 16.752 y se enmarca dentro de las responsabilidades del Ministerio de Defensa Nacional, dependiendo funcionalmente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. La DGAC es responsable de garantizar la seguridad y el correcto funcionamiento del espacio aéreo nacional, lo cual incluye la administración de aeródromos públicos, el control del tránsito aéreo y la fiscalización de las operaciones aéreas, tanto civiles como militares.

La DGAC, aunque esencialmente civil, se encuentra bajo la dirección de un oficial activo de la Fuerza Aérea de Chile, y las decisiones sancionatorias pueden ser recurridas ante el Comandante en Jefe de la misma institución. Esto genera tensiones en cuanto a la percepción de imparcialidad y la independencia institucional de la DGAC.⁴³ En la historia de la Ley N° 20.477, el Congreso Nacional subrayó la importancia de delimitar las competencias entre las justicias militar y ordinaria,⁴⁴ asegurando que los civiles sean juzgados únicamente por tribunales civiles. La Corte Suprema expresó su preocupación respecto al alcance de las jurisdicciones militares, subrayando que las competencias deben

constitucional, los legisladores advirtieron que mantener militares en posiciones directivas de entidades civiles podría comprometer el principio de imparcialidad, especialmente en procedimientos sancionatorios. Además, el Código Aeronáutico chileno establece que las decisiones administrativas deben respetar las normas internacionales y garantizar derechos fundamentales, como la neutralidad en la toma de decisiones. Esto se refuerza con las recomendaciones de la OACI, que promueven la profesionalización y la separación de funciones civiles y militares. El Convenio de Chicago (artículo 47) y los anexos de la OACI recomiendan explícitamente la separación entre la aviación civil y las funciones militares, fomentando estructuras organizativas independientes para garantizar la imparcialidad y evitar conflictos de interés. Aunque no existe una prohibición directa de que militares ocupen cargos civiles, estas normas buscan proteger la independencia técnica de las autoridades aeronáuticas. El debido proceso penal, protegido por la Constitución chilena en su artículo 19 N° 3 y los tratados internacionales, exige que las decisiones administrativas sean tomadas por organismos imparciales. En procedimientos sancionatorios, la presencia de un militar en servicio activo como director de una entidad civil puede comprometer la percepción de independencia y equidad, afectando la confianza pública en el sistema. La Convención Americana sobre Derechos Humanos en su artículo 8, refuerza esta garantía, subrayando que los ciudadanos tienen derecho a un juicio justo ante autoridades imparciales. Esto es particularmente importante en entidades como la DGAC, donde las decisiones pueden tener un impacto significativo tanto en derechos individuales como en intereses económicos de gran escala.

⁴³ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Tercer Trámite Constitucional”, pp. 15-17. Durante este trámite se discutió en profundidad la importancia de limitar las competencias de los tribunales militares, señalándose que las funciones de la justicia militar deben ser excepcionales y claramente delimitadas para evitar conflictos jurisdiccionales.

⁴⁴ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Publicación en el Diario Oficial”, p. 2. Este documento oficializa el texto aprobado, y en él se detalla el objetivo central de la ley de restringir la competencia militar exclusivamente a sus funciones propias en tiempos de guerra, garantizando que los civiles no sean sometidos a jurisdicciones militares.

mantenerse estrictamente separadas, enfatizando la necesidad de que los civiles sean juzgados únicamente por tribunales civiles.⁴⁵

La integración militar en una institución como la DGAC plantea dudas sobre el control civil de lo militar, un principio fundamental en democracias modernas.⁴⁶ Esto contraviene el espíritu de la Ley N° 20.477, que busca reforzar la independencia de las estructuras civiles respecto a influencias militares, garantizando la aplicación imparcial de la ley a través de instituciones civiles especializadas.⁴⁷

El debido proceso exige garantías de imparcialidad, transparencia y acceso a un tribunal independiente. Sin embargo, el procedimiento infraccional aeronáutico administrado por la DGAC presenta serias deficiencias en estos aspectos, lo que compromete el cumplimiento de estándares legales y éticos.

La participación de militares en decisiones sancionatorias compromete la percepción de neutralidad de la DGAC. La historia legislativa de la Ley N° 20.477 refuerza la necesidad de delimitar las competencias de los tribunales militares, estableciendo que los civiles no deben ser juzgados bajo jurisdicción militar. Este principio busca garantizar un sistema judicial imparcial y alineado con estándares internacionales.⁴⁸ Asimismo, la Corte Suprema y el Tribunal Constitucional destacaron que esta práctica viola el principio de igualdad ante la ley y socava el debido proceso consagrado en el artículo 19 de la Constitución Política.⁴⁹

La estructura de la DGAC no proporciona suficientes garantías de transparencia en sus procedimientos. Esto debilita la confianza pública, especialmente cuando las decisiones pueden ser recurridas ante figuras de autoridad militar. En este sentido, durante la tramitación de la Ley N° 20.477, el Congreso subrayó la necesidad de asegurar la transparencia en las instituciones civiles para evitar arbitrariedades y fortalecer la percepción de justicia.⁵⁰

⁴⁵ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Tercer Trámite Constitucional”, p. 6.

⁴⁶ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Tercer Trámite Constitucional” pp. 10-13. Este documento aborda la discusión parlamentaria sobre la importancia de delimitar estrictamente las competencias militares y civiles. Se subraya que las estructuras civiles deben mantenerse independientes de influencias militares para garantizar la aplicación imparcial de la ley.

⁴⁷ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Publicación en el Diario Oficial”, p. 2. En el texto oficial de la Ley N° 20.477 se explicita que uno de sus objetivos principales es reforzar la separación entre las jurisdicciones militar y civil, asegurando que los asuntos civiles sean tratados exclusivamente por instituciones civiles especializadas.

⁴⁸ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Tercer Trámite Constitucional”, pp. 14-15. Durante la discusión legislativa, se destacó que los civiles no deben ser juzgados bajo jurisdicción militar y que las competencias deben delimitarse estrictamente a asuntos castrenses.

⁴⁹ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Veto Presidencial”, p. 12. La Corte Suprema señaló que la jurisdicción militar para civiles contraviene principios de igualdad ante la ley y el debido proceso.

⁵⁰ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Publicación en el Diario Oficial”, p. 2. Se subraya la importancia de la transparencia en instituciones civiles y la necesidad de garantizar procedimientos administrativos claros para fortalecer la percepción de justicia.

La Convención Americana sobre Derechos Humanos establece que toda persona tiene derecho a ser juzgada por tribunales independientes y competentes. En ese contexto, la influencia militar en la DGAC contrasta con estos estándares, generando inconsistencias legales y éticas en sus procedimientos sancionatorios. Por su parte, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en sentencias como el caso Palamara Iribarne,⁵¹ subrayó que la jurisdicción militar debe restringirse a cuestiones estrictamente castrenses, excluyendo a los civiles.⁵²

La tramitación y aprobación de la Ley N° 20.477 marcaron un precedente importante en la modernización del sistema judicial chileno. Su principal objetivo fue excluir a los civiles de la jurisdicción militar, respondiendo a estándares internacionales y reforzando el respeto por el debido proceso.⁵³ Durante su discusión, el Congreso enfatizó que la justicia militar debe limitarse a los militares en el ejercicio de funciones específicas, reforzando la imparcialidad y el respeto a los derechos civiles.⁵⁴

3.1.1. Funciones que desarrolla la autoridad aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene una amplia gama de funciones que abarcan tanto la gestión de infraestructuras como la supervisión de operaciones aéreas. Entre sus principales responsabilidades destacan:

- a) *Administración y control de aeródromos públicos*: Se encarga de aprobar, clasificar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados, garantizando que cumplan con las normativas de seguridad.⁵⁵
- b) *Gestión del tránsito aéreo*: Proporciona los servicios necesarios para asegurar la circulación ordenada y segura de aeronaves en el espacio aéreo chileno.⁵⁶
- c) *Fiscalización y control*: Supervisa las actividades de la aviación civil, dictando normas de seguridad de vuelo, inspeccionando aeronaves y emitiendo certificaciones de aeronavegabilidad.⁵⁷
- d) *Regulación técnica*: Dicta normas y reglamentos técnicos que buscan proteger la navegación aérea y supervisar la construcción y operación de infraestructuras aeronáuticas.⁵⁸

51 Corte Internacional de Derechos Humanos, sentencia serie C No. 135, Caso Palamara Iribarne v. Chile.

52 BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Primer Trámite Constitucional”, p. 19.

53 BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Publicación en el Diario Oficial”, p. 2.

54 BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010). “Historia de la ley 20.477. Tercer Trámite Constitucional”, pp. 14-15.

55 Véase artículo 3 de la Ley N° 16.752.

56 Véase artículo 3 literal c) de la Ley N° 16.752

57 Véase artículo 3 literal ñ) de la Ley N° 16.752

58 Véase artículo 3 literal h) de la Ley N° 16.752

- e) *Investigación de accidentes*: Investiga los accidentes aéreos y las infracciones a las leyes aeronáuticas en el territorio chileno.
- f) *Aplicación de sanciones por infracciones*: Investiga infracciones a las leyes y reglamentos aeronáuticos y, en su caso, impone sanciones que pueden ir desde multas hasta la suspensión de licencias y certificados. Estas sanciones se aplican bajo procedimientos reglamentarios establecidos en el Decreto Supremo N° 148 de 2004, que rigen el procedimiento administrativo sancionador en el sector aeronáutico.⁵⁹

El Director General de la DGAC es designado de acuerdo con la Ley N° 16.752, que establece que este cargo debe ser ocupado por un Oficial General de la rama del Aire de la Fuerza Aérea de Chile en servicio activo. La persona que ocupa este cargo actúa como el Jefe Superior del Servicio y tiene la responsabilidad de ejecutar las atribuciones que las leyes y reglamentos confieren a la DGAC. El proceso de designación es realizado por el Presidente de la República, quien nombra al director entre los oficiales activos de la Fuerza Aérea.

Debido a la nula tipicidad de las faltas dentro de la normativa aeronáutica, nos resulta interesante analizar brevemente si los actos negativos de la autoridad aeronáutica, como por ejemplo, negar una concesión aeronáutica, negar una autorización operacional o dilatar un trámite de certificación de una aeronave o un aeródromo privado, podrían considerarse una sanción administrativa al operador o usuario aeronáutico.

El hecho de que las leyes, reglamentos e instrucciones no tipifiquen las faltas ni le asignen una sanción o escala de determinación de la multa o suspensión de una licencia o permiso, abre la puerta para pensar que una decisión negativa sin un fundamento sólido pueda considerarse como una sanción administrativa, la que tendría como pena la privación de lo solicitado por el usuario. Ni la reglamentación aeronáutica ni la Ley N° 19.880, que regula las Bases de los Procedimientos Administrativos, entregan los elementos para dilucidar esta interrogante, dejando abierta la posibilidad a esa consideración.

3.1.2. Contrapunto con otras legislaciones aeronáuticas del mundo respecto al nombramiento y condición del director de la aviación civil

La OACI, a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago), establece directrices claras para la separación entre las operaciones militares y civiles en la aviación. El Artículo 3 del Convenio, titulado “Aeronaves civiles y de Estado”, en sus literales a) y d), dispone:

“Artículo 3. Aeronaves civiles y de Estado”.

- a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

⁵⁹ Véase artículo 3 literal r) de la Ley N° 16.752

- d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.”

Estas disposiciones reflejan el compromiso de la OACI de mantener una clara distinción entre las operaciones civiles y militares en la aviación, promoviendo la seguridad y eficiencia en el espacio aéreo internacional. Además, la OACI ha desarrollado manuales y documentos que proporcionan orientación sobre la cooperación y coordinación entre las autoridades civiles y militares, con el objetivo de optimizar el uso del espacio aéreo y garantizar la seguridad operacional. Un ejemplo de ello es la Circular 330 sobre cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo, el cual ofrece directrices para la colaboración efectiva entre ambos sectores.⁶⁰

La OACI, a través de sus estándares y directrices internacionales, no dispone de manera explícita que las autoridades aeronáuticas no puedan ser militares. Sin embargo, promueve fuertemente la separación entre las funciones civiles y militares en la gestión de la aviación y sugiere que las autoridades encargadas de la aviación civil tengan carácter civil para garantizar la independencia, imparcialidad y cumplimiento de los objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.⁶¹

El Artículo 3 del Convenio de Chicago distingue claramente entre aeronaves civiles y de Estado (militares, aduanas y policía), dejando la gestión de las primeras bajo el ámbito de las autoridades civiles y limitando la interferencia militar en la navegación aérea civil. Aunque no prohíbe explícitamente que la autoridad aeronáutica tenga liderazgo militar, establece que los Estados deben considerar la seguridad de las aeronaves civiles al legislar sobre aeronaves de Estado.

El Anexo 19 al Convenio de Chicago, relativo a la gestión de la seguridad operacional, enfatiza la importancia de que las autoridades de aviación civil sean independientes y autónomas en su capacidad para regular y supervisar la aviación civil. Aunque no menciona expresamente el carácter militar o civil del liderazgo, sugiere un enfoque independiente y técnico, comúnmente asociado con un perfil civil.

La Circular 388 sobre cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo recomienda la colaboración entre autoridades civiles y militares, pero subraya que las funciones civiles deben estar claramente delimitadas y gestionadas por organismos independientes de las estructuras militares para evitar conflictos de intereses y garantizar la eficiencia operacional.

El Documento 9.734, que establece el Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional, proporciona directrices sobre la estructura organizativa de las autoridades de aviación civil, recomendando que sean organismos independientes, con funciones separadas de las

⁶⁰ Véase *Circular 330AN/189*, “Manual de cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo”.

⁶¹ Véase *Convenio de Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, 1944).

actividades militares, para garantizar imparcialidad y cumplimiento de los estándares internacionales.⁶²

"Civil aviation authorities must function independently and must have the ability to oversee and regulate aviation safety without external interference, whether political or military in nature. This autonomy is essential to ensure that regulatory decisions are based on technical criteria and in the best interest of operational safety."

La implementación de la separación civil-militar en muchos países está respaldada por la influencia de las directrices de la OACI. Por ejemplo, como veremos en detalle más adelante, en Brasil, la Ley N° 11.182/2005, que creó la Agencia Nacional de Aviación Civil (*Agência Nacional de Aviação Civil*, ANAC) separó formalmente las funciones civiles de las militares. Otro ejemplo regional es en Argentina, donde el Decreto N° 1770/2007 transfirió la gestión civil de la aviación desde la Fuerza Aérea a la Agencia Nacional de Aviación Civil.

a) Legislación aeronáutica argentina

En Argentina, la Administración Nacional de Aviación Civil es la entidad encargada de regular y supervisar la aviación civil. Esta designación se sustenta en el Decreto N° 239/2007,⁶³ que establece la creación de la Administración Nacional de Aviación Civil como organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Si bien este decreto no define explícitamente que el director deba ser un funcionario civil, la separación de funciones civiles y militares en la aviación quedó consagrada en el Decreto N° 1770/2007, que traspasó las competencias relacionadas con la aviación civil desde la Fuerza Aérea Argentina a la Administración Nacional de Aviación Civil.⁶⁴

El Decreto N° 1770/2007 en su articulado dispone la transferencia de las funciones administrativas, normativas y de supervisión de la aviación civil a un organismo civil, reflejando el compromiso de Argentina con los estándares internacionales establecidos por la OACI, que promueven la separación entre el ámbito civil y el militar. Debido a esto, aunque no hay una norma específica que establezca que el director de la Administración Nacional de Aviación Civil debe ser civil, el marco normativo de los Decretos N° 239/2007 y N° 1770/2007 y la naturaleza del organismo como una autoridad civil, garantizan que su liderazgo recaiga en un funcionario de perfil civil.

b) Legislación aeronáutica española

En España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es la autoridad responsable de la supervisión y regulación de la aviación civil. Su creación y funciones están establecidas

⁶² Véase *Doc 9734 AN/959*, "Safety Oversight Manual. The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight Organization".

⁶³ Véase *Decreto DNU 239/2007* de 15 de marzo de 2007, del Poder Ejecutivo Nacional de la República Argentina, que crea la Administración Nacional de Aviación Civil.

⁶⁴ Véase *Decreto 1770/2007* del Poder ejecutivo Nacional de la República de Argentina, que aprueba la transferencia a la Administración Nacional de la Aviación Civil.

en el Real Decreto N° 184/2008, que aprueba el Estatuto de la AESA.⁶⁵ El director de esta Agencia es un funcionario civil, alineándose con la práctica común en Europa de mantener la gestión de la aviación civil separada de la esfera militar.

El artículo 3 de este Real Decreto detalla que la dirección de la AESA corresponde a un Director designado por el Ministerio competente, siendo un puesto de carácter técnico y administrativo, sin que se exija un perfil militar, lo que confirma su carácter civil desde su creación.

Antes de la creación de la AESA en 2008, la regulación y supervisión de la aviación civil en España estaban bajo la autoridad de DGAC, que dependía también del Ministerio de Fomento y siempre fue gestionada por funcionarios civiles. Por lo tanto, no hubo una transición de un liderazgo militar a uno civil, ya que España mantuvo históricamente un modelo de gestión civil en la supervisión de la aviación civil. La AESA simplemente consolidó esta tradición, reforzando la separación de las funciones civiles y militares conforme a las recomendaciones de la OACI y los estándares europeos.

c) Legislación aeronáutica peruana

La Dirección General de Aeronáutica Civil peruana, dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la entidad encargada de la regulación y supervisión de la aviación civil en Perú. Esta designación se encuentra en el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.⁶⁶

La transición de una gestión militar a una civil se formalizó inicialmente mediante el Decreto Supremo N° 051-1989-TC, publicado el 25 de octubre de 1989, que aprobó el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y estableció que la Dirección General de Aeronáutica Civil estaría bajo la dirección de un funcionario civil, consolidando la separación entre las funciones militares y civiles en la aviación peruana.

Posteriormente, el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, publicado el 4 de julio de 2001, aprobó un nuevo Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reafirmando la estructura civil de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Este decreto no especifica explícitamente que el Director General deba ser un funcionario civil, sin embargo, al estar la Dirección General de Aeronáutica Civil integrada en un ministerio civil, se sobreentiende que su liderazgo corresponde a un funcionario con perfil técnico o administrativo, y no militar.⁶⁷ La normativa peruana, a través de los decretos mencionados, ha establecido y mantenido la dirección civil de la Dirección

⁶⁵ Véase *Real Decreto 184/2008* del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes del Gobierno de España, artículo 13 y siguientes.

⁶⁶ Véase *Decreto Supremo N° 050-2001-MTC* de 21 de diciembre de 2001, que aprueba el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil de Perú.

⁶⁷ Véase *Decreto Supremo N° 050-2001-MTC* de 21 de diciembre de 2001, que aprueban el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil de Perú.

General de Aeronáutica Civil, alineándose con las prácticas internacionales que promueven la separación de las funciones civiles y militares en la aviación.

d) Legislación aeronáutica brasileña

La Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) es la autoridad responsable de la regulación y supervisión de la aviación civil en Brasil. Su creación y atribuciones están establecidas en la Ley N° 11.182/2005.

El director de la ANAC es un funcionario civil, reflejando la tendencia regional de asignar la gestión de la aviación civil a autoridades civiles especializadas. El artículo 5 de la Ley N° 11.182/2005, establece que los directores deben ser designados entre personas con probada idoneidad moral y competencia profesional, sin hacer referencia a un perfil militar. Este artículo consolida el carácter civil de la dirección del organismo, acorde con la naturaleza de la agencia como entidad reguladora autónoma y civil.⁶⁸

Antes de la creación de la ANAC en 2005, la regulación de la aviación civil en Brasil estaba bajo la jurisdicción del Departamento de Aviação Civil (DAC), que dependía de la Fuerza Aérea Brasileña. Este modelo implicaba una dirección predominantemente militar. La transición formal de la dirección militar a la civil se produjo con la promulgación de la Ley N° 11.182/2005, el 27 de septiembre de ese año, cuando las funciones del DAC fueron transferidas a la ANAC. Este cambio fue parte de una reforma estructural para modernizar el sistema de aviación civil brasileño, alineándolo con los estándares internacionales promovidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Desde 2005, la regulación aeronáutica brasileña está liderada por una autoridad civil, la ANAC, creada y regida por la Ley N° 11.182/2005, que marcó la separación definitiva de las funciones civiles y militares en este ámbito.

e) Legislación de Estados Unidos

La Federal Aviation Agency (FAA) fue creada mediante la *Federal Aviation Act* de 1958, como una agencia independiente. Posteriormente, con la promulgación de la *Department of Transportation Act* de 1966, la FAA pasó a formar parte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos.⁶⁹

El administrador de la FAA, quien ejerce la máxima autoridad sobre la agencia, es designado por el Presidente de los Estados Unidos con la confirmación del Senado. Las funciones y autoridad del administrador están reguladas principalmente por el Título 49 del Código de los Estados Unidos, específicamente en sus capítulos relacionados con la aviación y el transporte.

El administrador de la FAA es un funcionario civil, de acuerdo con la tradición de mantener la separación entre las funciones civiles y militares en la aviación de Estados Unidos.

⁶⁸ Véase *Ley N° 11.182/2005*, que crea la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) de Brasil.

⁶⁹ Véase *A Brief history of FAA*, United States Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

Aunque la FAA colabora estrechamente con el Departamento de Defensa y otras entidades militares en temas como el espacio aéreo, su dirección recae exclusivamente en autoridades civiles, alineándose con los principios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En Estados Unidos, la actividad aeronáutica está dirigida por un administrador civil en la Federal Aviation Administration, según lo dispuesto en la *Federal Aviation Act* de 1958 y la *Department of Transportation Act* de 1966. Este enfoque refuerza la separación entre los roles civiles y militares en la gestión del sistema de aviación.⁷⁰

3.2. Departamento Jurídico de la DGAC

El Departamento Jurídico de la DGAC, dirigido por un funcionario con el título de “Fiscal”, cumple una función esencial de asesoría jurídica. Su estructura y funciones están detalladas en el Decreto N° 222 de 2005, que establece el Reglamento Orgánico de la DGAC. Este Departamento se encarga de proporcionar informes en derecho y asesoría legal en materias relacionadas con la aeronáutica y con las actividades de la DGAC. Además, administra el Registro Nacional de Aeronaves y realiza las inscripciones, sub inscripciones y cancelaciones necesarias para mantener actualizada la información del registro.⁷¹

Dentro de sus competencias, el Departamento Jurídico tiene un rol importante en el procedimiento sancionador en materia aeronáutica. Este departamento tramita los procedimientos administrativos que surgen de infracciones al Código Aeronáutico, así como a otras leyes y reglamentos sobre aeronáutica civil. Es responsable de elaborar los cargos y proponer las sanciones que serán resueltas por el Director General de la DGAC.⁷² Las bases de este procedimiento sancionador se encuentran en el Código Aeronáutico, artículos 184 y siguientes, que establece las disposiciones para la investigación y sanción de infracciones administrativas en el ámbito aeronáutico.

La DGAC, a través del Departamento Jurídico, se encarga de investigar las infracciones a las leyes y reglamentos de navegación aérea. Esta responsabilidad incluye la investigación de accidentes e incidentes que ocurran dentro del territorio nacional, así como de aquellos que involucren aeronaves chilenas en territorios no sujetos a soberanía extranjera. Este marco se encuentra en la Ley N° 16.752, que regula la organización y funciones de la DGAC, y es complementado por el Reglamento del Decreto N° 222 de 2005, estableciendo su obligación de iniciar investigaciones ya sea de oficio o por denuncia para cualquier infracción detectada.⁷³

Para el nombramiento del Fiscal de la DGAC, la normativa establece los siguientes requisitos específicos.

⁷⁰ Véase *FAA and Department of Transportation Act 1966*, United States Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

⁷¹ Véase *Decreto Supremo 222* de 05 de octubre de 2005, Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación, artículo 20.

⁷² Véase *Decreto Supremo 222* de 05 de octubre de 2005, Ministerio de Defensa Nacional; subsecretaría de Aviación, artículo 20.

⁷³ Véase *Decreto Supremo 222* de 05 de octubre de 2005, Ministerio de Defensa Nacional; subsecretaría de Aviación, artículo 21 literal 1).

Experiencia mínima de cinco años en alguna de las siguientes funciones:

- Auditor: en la Fuerza Aérea de Chile o en la Subsecretaría de Aviación,
- Profesor de Derecho Aéreo en una universidad del Estado o en una institución reconocida por éste,
- Abogado de planta en la DGAC o en la Junta de Aeronáutica Civil.

3.3. Inicio de la investigación

La investigación puede iniciarse por denuncia formal o de oficio cuando la DGAC detecta una infracción, según lo dispuesto por el numeral 3.1 del Capítulo 3 del Reglamento. La denuncia debe contener el nombre del denunciante, la descripción precisa de los hechos y la firma del denunciante.⁷⁴ Este inicio formaliza la investigación mediante una resolución que ordena las diligencias necesarias para la recolección de antecedentes.⁷⁵

El principio de tipicidad constituye un pilar esencial en esta parte del procedimiento infraccional, ya que dentro del derecho penal y del derecho administrativo sancionador, se debe asegurar que las conductas infractoras y las sanciones estén delimitadas por ley, conforme al principio de legalidad.

3.3.1 Principio de tipicidad en el procedimiento administrativo sancionador

El principio de tipicidad, como derivación directa del principio de legalidad, exige que las infracciones y sanciones estén claramente definidas en normas legales, protegiendo la seguridad jurídica y limitando la discrecionalidad administrativa. El Tribunal Constitucional chileno ha señalado, en este sentido, que “La Administración no está constitucionalmente facultada para sancionar si las conductas que se suponen infringidas están descritas únicamente en normas reglamentarias que no tengan suficiente cobertura legal”.⁷⁶

El principio de tipicidad está recogido en el artículo 19 N° 3 de la Constitución Política de Chile, que asegura que ninguna persona puede ser sancionada sin una ley previa que defina la conducta infractora y su respectiva sanción. Este principio también se refuerza en el artículo 35 de la Ley N° 19.880, que regula las Bases de los Procedimientos Administrativos, estableciendo que toda decisión sancionadora debe fundarse en un marco normativo previamente definido. En contraste, el artículo podría señalar que las normas reglamentarias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como el Decreto Supremo N° 148 de 2004, no establecen criterios claros sobre las sanciones aplicables, dejando un margen de discrecionalidad que podría comprometer la seguridad jurídica, especialmente al compararse con modelos internacionales donde las sanciones son específicamente

⁷⁴ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3, numeral 3.1.

⁷⁵ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3, numeral 3.1.

⁷⁶ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 479 de 08 de agosto de 2006. Considerando 19.

tipificadas en normas legales de rango superior. En el ámbito aeronáutico, la tipicidad adquiere especial relevancia para asegurar que las sanciones aplicadas a infracciones al Código Aeronáutico, leyes aeronáuticas y reglamentos respeten los límites impuestos por la Constitución.

3.3.2. Existencia o ausencia de tipicidad en el procedimiento sancionador aeronáutico

En el ámbito aeronáutico, el Código Aeronáutico chileno solamente define de forma general las infracciones y sanciones aplicables. Sin embargo, el desarrollo reglamentario complementario, como el Decreto Supremo N° 148 de 2004, detalla aspectos técnicos y operativos de estas normas. Esto plantea desafíos respecto al cumplimiento del principio de tipicidad, ya que las conductas que pueden ser contravenidas son detalladas en normas de rango infra-legal. Aunque el reglamento sirve para ejecutar la ley, este no puede crear nuevos tipos infractores o sanciones. Según la Corte Suprema, cualquier ampliación reglamentaria vulneraría la reserva legal consagrada en el artículo 19 N° 26 de la Constitución. El Tribunal constitucional señaló a este respecto que “El núcleo esencial de las conductas infractoras y sanciones debe estar establecido en la ley, de forma que el ciudadano conozca las consecuencias jurídicas asociadas a su conducta”.⁷⁷

3.3.3 Tipificación de sanciones en la reglamentación aeronáutica

La DGAC es la entidad encargada de regular y supervisar la aviación civil en el país, estableciendo un conjunto de normativas que garantizan la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas. Estas normativas incluyen Reglamentos Aeronáuticos (DAR), Normas Aeronáuticas (DAN), Circulares Aeronáuticas (DAC) y Procedimientos Aeronáuticos (DAP), cada una con características y propósitos específicos, como señalamos a continuación.

a) Reglamentos Aeronáuticos (DAR)

Son disposiciones de carácter general que establecen normas reglamentarias orientadas a proporcionar seguridad y regular diversos servicios a la navegación aérea. Su numeración y formato se derivan de los Anexos al Convenio de la OACI. El cumplimiento de estas normas es obligatorio para las personas y entidades que deben registrarse por la reglamentación aeronáutica.

b) Normas Aeronáuticas (DAN)

Son disposiciones emitidas por la DGAC en ejercicio de las atribuciones que le otorga la ley, destinadas a regular materias de orden técnico u operacional, con el objetivo de resguardar la seguridad aérea. Las DAN complementan y detallan aspectos específicos de los DAR, proporcionando directrices técnicas precisas.

c) Circulares Aeronáuticas (DAC)

⁷⁷ Tribunal Constitucional. Sentencia Rol N° 244 de 08 de agosto de 1996. Considerando 9.

Son publicaciones de la DGAC que instruyen, informan y clarifican materias relativas a la reglamentación aeronáutica, seguridad de vuelo u otros asuntos de carácter operativo, técnico y administrativo. Están dirigidas a los diversos organismos en los que la DGAC tiene injerencia, sirviendo como guías interpretativas y complementarias de las normas existentes.

d) Procedimientos Aeronáuticos (DAP)

Son disposiciones que regulan la aplicación de las normas y establecen en detalle los procesos a seguir, con el fin de dar cumplimiento a las normas contenidas en la reglamentación aeronáutica. Los DAP aseguran la correcta implementación de las normas, especificando procedimientos operativos y administrativos.

La redacción de las normas sancionatorias en estos documentos puede, a su vez, adoptar diversas formas:

a) Imperativa

Establece obligaciones claras y directas. Por ejemplo, una norma que indique: “El operador deberá mantener actualizada la documentación de la aeronave”.

b) Prohibitiva

Establece conductas prohibidas. Por ejemplo: “Queda prohibido operar aeronaves sin la certificación correspondiente”.

c) Permisiva

Indica conductas permitidas bajo ciertas condiciones. Por ejemplo: “Se permite el uso de dispositivos electrónicos a bordo, siempre que no interfieran con los sistemas de navegación”.

d) En blanco

Establece una norma general que requiere desarrollo posterior para su aplicación específica. Por ejemplo: “Las operaciones deberán cumplir con las normas técnicas que establezca la DGAC”.

3.4. Notificación y comparecencia

Las notificaciones se realizan por carta certificada y se entienden practicadas al tercer día de ser recibidas por la oficina de correos. Los presuntos infractores deben comparecer personalmente ante la DGAC, aunque pueden hacerlo a través de apoderados.⁷⁸

⁷⁸ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 2, numeral 2.2.

La redacción de la normativa de notificación en el procedimiento infraccional aeronáutico presenta ciertos aspectos que podrían ser objeto de críticas y mejoras para fortalecer la claridad, efectividad y coherencia de este proceso con los principios del derecho administrativo sancionador y la Ley N° 19.880 sobre Bases Generales de la Administración.

3.4.1. Falta de precisión en la notificación por carta certificada

La norma establece que la notificación debe realizarse preferentemente por carta certificada y se considera efectuada al tercer día desde su recepción en la oficina de correos.⁷⁹ Sin embargo, la redacción no aborda con claridad cómo debe proceder la administración en caso de problemas en la entrega, como devoluciones por domicilios erróneos o el desconocimiento de la recepción. Esto podría dificultar el aseguramiento de que el presunto infractor esté debidamente informado, lo cual es fundamental para resguardar su derecho a defensa y contradicción, en concordancia con el principio de legalidad y el derecho a ser oído.

3.4.2. Alternativas limitadas para garantizar la notificación personal

Si bien se permite la notificación personal a través de funcionarios de la DGAC, esta opción se menciona solo como alternativa y no se especifican claramente los supuestos en los cuales debería priorizarse o cómo asegurarse de que el acto de notificación se documente correctamente. La norma podría beneficiarse de lineamientos más específicos sobre cómo implementar y registrar la entrega personal, así como de alternativas para notificar en el caso de destinatarios difíciles de contactar, en coherencia con el artículo 45 de la Ley N° 19.880.

3.4.3. Escasa inclusión de medios electrónicos

El texto solo menciona la posibilidad de realizar ciertas actuaciones por medios electrónicos, pero no establece la notificación electrónica como una opción formal, algo que contrasta con tendencias actuales hacia la modernización y el uso de tecnologías digitales en procedimientos administrativos. La inclusión de notificaciones electrónicas, bajo el consentimiento del infractor, permitiría mayor flexibilidad, reduciría costos y facilitaría la comunicación en tiempo real. Esto se encuentra en concordancia con el principio de economía procedimental y permitiría modernizar el sistema, sin afectar la seguridad jurídica.

3.4.4. Ambigüedades en los plazos para la respuesta

La normativa indica que, una vez notificados, los presuntos infractores tienen cinco días hábiles para responder, pero no aclara qué ocurre cuando, en la práctica, la comunicación es recibida más allá del plazo de 3 días que establece la ley. La falta de claridad en estos detalles puede generar confusión y potenciales vulneraciones al derecho de defensa,

⁷⁹ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 2, numeral 2.3.

especialmente si se da por notificado a un infractor sin la certeza de que haya recibido efectivamente la notificación en el plazo señalado.

3.4.5. Emplazamiento o notificación de los afectados por una investigación y su relación con el debido proceso.

La notificación en el procedimiento de infracciones aeronáuticas es esencial para garantizar el derecho a defensa y se detalla en el numeral 3.6 del Decreto N° 148 de 2004. Este numeral establece que la declaración de los denunciados debe realizarse personalmente o por medios electrónicos, y, en caso de incomparecencia, las resoluciones se considerarán notificadas en rebeldía. Los numerales 3.8 y 3.9 del mismo decreto disponen que la notificación de la formulación de cargos debe incluir información completa sobre los hechos y las normas infringidas, así como los plazos para los descargos.

Por su parte, la Ley N° 19.880 establece disposiciones sobre la notificación de actos administrativos en general. El Artículo 45 dispone que los actos administrativos de efectos individuales deben ser notificados a los interesados, mientras que el Artículo 46 regula el procedimiento de notificación, indicando que esta debe realizarse de manera adecuada para asegurar que los interesados puedan ejercer sus derechos, lo que se alinea con el principio de emplazamiento o notificación para que los afectados conozcan las actuaciones administrativas que puedan afectar sus derechos.

Sin embargo, si consideramos el procedimiento penal basándonos en la aplicación matizada de los principios que lo regulan al derecho administrativo sancionador, existe una diferencia sustancial entre la notificación en el sistema penal y el sistema sancionador aeronáutico. La primera notificación personal en el sistema penal, es una forma de garantizar el derecho al debido proceso y al acceso a la información que creemos debería estar presente en el derecho administrativo sancionador aeronáutico. Este tipo de notificación asegura que el afectado sea informado de manera directa y fehaciente sobre los actos administrativos que le afectan, especialmente en procedimientos sancionadores con un rango de penas tan alto como el procedimiento infraccional aeronáutico.

4. Declaración del denunciado

El denunciado es citado para rendir su declaración personalmente o a través de medios electrónicos. Esta declaración es clave para que el presunto infractor pueda expresar su versión de los hechos. Aunque no se especifica un plazo exacto para realizar la declaración tras recibir la notificación de comparecencia, en caso de incomparecencia se continuará con el procedimiento en rebeldía,⁸⁰ y las resoluciones posteriores se considerarán notificadas en la fecha de su dictación.⁸¹

5. Procedimiento en rebeldía

⁸⁰ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. *Aprueba Procedimiento Infraccional Aeronáutico*. Capítulo 3 numeral 3.6.

⁸¹ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.7.

Si el denunciado no comparece o no responde a las citaciones, el procedimiento continúa en rebeldía, lo que implica que el proceso avanza en su ausencia. Todas las resoluciones se consideran notificadas al infractor en rebeldía en la fecha de emisión de dichas resoluciones.⁸² Este punto está directamente relacionado con la crítica al principio de legalidad mencionado anteriormente, ya que la inconsistencia en la forma de notificación establecida en el artículo 187 de Código Aeronáutico, a nuestro parecer, vulnera el derecho a defensa y la bilateralidad de la audiencia, principios fundamentales en el derecho administrativo sancionador.⁸³ La notificación personal o un mecanismo que garantice la comunicación efectiva es indispensable para respetar el debido proceso. Su exigencia está fundamentada en la Constitución y la Ley N. 19.880. Consideramos que una norma infra-legal no puede modificar esta obligación, ya que se deben respetar los límites establecidos por la Constitución y las leyes, garantizando siempre el derecho a la defensa y a la participación activa de los administrados en los procedimientos.

6. Formulación de cargos

Si la investigación preliminar encuentra mérito suficiente, se procede con la formulación de cargos. Esta resolución detalla los hechos, las normas infringidas y las sanciones aplicables, y debe ser notificada al infractor para que esté debidamente informado.⁸⁴ El Decreto N° 148 de 2004 no especifica un plazo exacto en días para realizar la notificación de la formulación de cargos. En la práctica, esta investigación y proposición de cargos emana del Departamento Jurídico y es firmada por el Fiscal del Departamento Jurídico, quien actúa por delegación de atribuciones del Director General.

En el derecho administrativo sancionador, delegar la facultad de acusar no necesariamente implica una delegación de la potestad sancionadora en sí misma. La potestad sancionadora abarca un conjunto de atribuciones que incluyen la investigación, acusación y decisión final sobre la imposición de una sanción. Dentro de este proceso, la acusación puede ser considerada como una fase específica destinada a sustentar la imputación de responsabilidades con base en evidencias recopiladas. Sin embargo, la delegación de esta fase debe cumplir con límites constitucionales y legales para no vulnerar el principio de legalidad y el debido proceso.

La Constitución Política establece que las potestades sancionadoras de los órganos del Estado están sujetas al principio de legalidad. Esto implica que cualquier delegación dentro del proceso sancionador, incluida la facultad de acusar, debe estar expresamente contemplada en la normativa que regula la institución administrativa. Además, dicha delegación no puede implicar el traspaso de competencias que estén reservadas exclusivamente a la autoridad original, como lo destaca la jurisprudencia constitucional, al

⁸² Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.7.

⁸³ Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 389 de 28 de octubre de 2003.

⁸⁴ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.8.

señalar que la titularidad de funciones jurisdiccionales o cuasi jurisdiccionales no es delegable.⁸⁵

En el ámbito sancionador, las etapas de investigación, acusación y resolución deben mantenerse separadas para garantizar la imparcialidad y la objetividad del procedimiento. Si bien, se puede delegar la acusación como una función administrativa, esta delegación no debe implicar una transferencia completa de la potestad sancionadora, ya que ello podría afectar el principio de juez natural y la igualdad ante la ley.⁸⁶

La dirección de investigaciones penales por parte del Ministerio Público se considera una atribución netamente administrativa y no jurisdiccional. Sin embargo, esta función no es delegable en términos de facultades jurisdiccionales, manteniéndose siempre dentro de un marco administrativo.⁸⁷

El ejercicio de la potestad sancionadora administrativa debe respetar el debido proceso, incluyendo la oportunidad de defensa y la transparencia en la toma de decisiones. Delegar la acusación sin un sustento legal claro podría ser interpretado como una vulneración a este principio.⁸⁸

6.1. La concentración de funciones en la DGAC y su impacto en los principios de legalidad y debido proceso: Breve análisis comparado

En el ámbito del derecho aeronáutico, la independencia entre las funciones de regulación, investigación y sanción es fundamental para garantizar un sistema justo, transparente y eficaz. Esta separación de funciones no solo es un estándar internacional reconocido por la OACI, sino que también responde a principios fundamentales del derecho administrativo, como el debido proceso y la legalidad. Sin embargo, en Chile la concentración de funciones en la DGAC, junto con su subordinación jerárquica militar, plantea desafíos significativos a estos principios y contrasta marcadamente con las prácticas observadas en otros países.

La OACI, en el párrafo 5.4 Anexo 13 del Convenio de Chicago, establece que las autoridades encargadas de investigar incidentes aeronáuticos deben operar de manera independiente de los organismos responsables de regular y supervisar la aviación.⁸⁹ Este estándar busca evitar conflictos de interés y garantizar la imparcialidad en la toma de decisiones. Además, el artículo 26 del Convenio de Chicago insta a los Estados firmantes a ajustar sus procedimientos internos a las recomendaciones del organismo internacional, en la medida que sus leyes lo permitan. Sin embargo, la DGAC chilena concentra las funciones de investigación, regulación y sanción, lo que vulnera este principio de independencia y dificulta el cumplimiento de los estándares internacionales.

⁸⁵ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 681 de 26 de marzo de 2007. Considerandos 17-25.

⁸⁶ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 244 de 06 de agosto de 1996. Considerandos 9-10.

⁸⁷ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 1394 de 13 de julio de 2010. Considerandos 10-12.

⁸⁸ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 725 de 26 de junio de 2008. Considerando 12.

⁸⁹ Véase *Anexo 13* de 05 de noviembre de 2011 (OACI). “Investigación de accidentes e incidentes de aviación”, pp. 5-3.

6.1.1. Estándares internacionales: La Organización de Aviación Civil Internacional y la separación de funciones

El Anexo 13 de la OACI, en su párrafo 5.4, establece que las investigaciones técnicas sobre accidentes e incidentes aeronáuticos deben ser realizadas por una autoridad independiente, separada funcionalmente de los organismos que regulan o supervisan la aviación, así como de aquellos que proveen servicios aeronáuticos. Este requisito busca garantizar que los resultados de las investigaciones no estén influenciados por intereses regulatorios o sancionadores, promoviendo la imparcialidad y la credibilidad del sistema.

“5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo, en forma consecuente con lo dispuesto en este Anexo. La investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- a) la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente;
- b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 5.12;
- c) si corresponde, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- d) de ser posible, la determinación de las causas y/o factores contribuyentes; y
- e) la redacción del informe final”⁹⁰

En este contexto, el modelo chileno presenta una evidente concentración de funciones en el Director de la DGAC, que formula cargos, investiga infracciones y sanciona, mientras que los recursos jerárquicos son resueltos por el superior militar del Director de la Dirección de Aeronáutica Civil. Esta estructura puede comprometer la independencia requerida, contraviniendo tanto los estándares de la OACI como el principio de imparcialidad señalado en el artículo 35 de la Ley N° 19.880, que exige que los procedimientos administrativos se conduzcan de manera objetiva y racional.

6.1.2. Contrapunto internacional: Prácticas en legislaciones aeronáuticas extranjeras

En países con sistemas avanzados de regulación aeronáutica, la separación de funciones es una práctica común que refuerza la transparencia y evita conflictos de interés. A continuación, se presentan ejemplos destacados:

a) Argentina

En Argentina, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) regula y supervisa la aviación, mientras que las investigaciones de accidentes e incidentes están a cargo de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC). Las sanciones mayores pueden ser apeladas ante tribunales federales, asegurando independencia en la resolución de

⁹⁰ Véase *Anexo 13* de 05 de noviembre de 2011 (OACI). “Investigación de accidentes e incidentes de aviación” p.5-3.

controversias. La investigación y la regulación están claramente separadas, lo que reduce riesgos de parcialidad.⁹¹

b) Brasil

La Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) investiga y supervisa, pero la resolución de recursos se lleva a cabo en tribunales administrativos independientes. Adicionalmente, el Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA) realiza investigaciones técnicas de manera autónoma, lo que garantiza independencia en la investigación de accidentes, evitando que la autoridad reguladora influya en estos procesos.⁹²

c) Perú

En Perú, la Dirección General de Aeronáutica Civil investiga y sanciona infracciones, pero las sanciones mayores pueden ser apeladas ante el Poder Judicial. Además, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) opera de forma independiente, lo cual introduce una instancia judicial independiente que actúa como garantía del debido proceso.⁹³

d) España

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea española (AESA) regula y sanciona, mientras que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) es un organismo autónomo que realiza investigaciones técnicas. La separación entre regulación, sanción e investigación es clara, lo que aumenta la confianza en el sistema.⁹⁴

⁹¹ El *Código Aeronáutico* argentino (Ley N° 17.285) en su artículo 189 establece la competencia de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) para regular, fiscalizar y sancionar las actividades aeronáuticas. El artículo 190 dispone que los conflictos derivados de sanciones pueden ser revisados por tribunales federales, garantizando independencia en la resolución de controversias. Por su parte, el Decreto N° 239/2007 en su artículo 2 crea la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) como organismo autónomo para la investigación de accidentes.

⁹² El *Código de Aeronáutica* brasileño (Ley N° 7.565/1986), en su artículo 289 establece la función de la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para regular y supervisar la aviación civil. El artículo 290 dispone la remisión de conflictos sancionatorios a tribunales administrativos independientes, separados de la ANAC. Por su parte, el Decreto N° 65.144/1969 en su artículo 10 define las competencias del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA) como una entidad autónoma para la investigación de accidentes.

⁹³ La *Ley de Aeronáutica Civil* del Perú (Ley N° 27261) en su artículo 91 dispone que la Dirección General de Aeronáutica Civil peruana (DGAC) tiene competencias para investigar infracciones y proponer sanciones. En su artículo 95 dispone, además, que las sanciones pueden ser apeladas ante el Poder Judicial, asegurando una instancia independiente. Por su parte, el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, en su artículo 8, crea la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), con autonomía funcional para investigar accidentes.

⁹⁴ La *Ley de Seguridad Aérea* española (N° 21/2003) en su artículo 11 establece las competencias de la Agencia Estatal de seguridad Aérea (AESA) para la regulación y supervisión. Además, el artículo 13 dispone que las investigaciones técnicas sobre accidentes son competencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), organismo autónomo independiente de EASA. Por su

e) Estados Unidos

En Estados Unidos, la Federal Aviation Administration (FAA) regula la aviación, mientras que las investigaciones técnicas están a cargo de la National Transportation Safety Board (NTSB), un organismo independiente. Los conflictos sancionatorios son resueltos por tribunales administrativos fuera del control directo de la FAA. Esta estructura garantiza que ninguna entidad concentre regulación, investigación y sanción, reforzando la imparcialidad.⁹⁵

6.1.3. Panorama en Chile y consideraciones normativas

La concentración de funciones en la DGAC no solo contraviene los estándares internacionales de la OACI, sino que también ha sido cuestionada por el Tribunal Constitucional, que en el fallo Rol N° 244-1996 advirtió sobre los riesgos de que instituciones civiles estén subordinadas jerárquicamente a mandos militares.⁹⁶ Este fallo subraya la importancia de separar las funciones para garantizar la independencia y la imparcialidad en las decisiones administrativas.

Asimismo, la Corte Suprema, en el Fallo Rol N° 15038-2018 destacó que la falta de imparcialidad en procedimientos sancionadores administrativos constituye un vicio esencial que afecta la validez de los actos administrativos, señalando que la apertura de un término probatorio es clave para mitigar los efectos de esta concentración de funciones.⁹⁷

La estructura actual de la DGAC, que concentra funciones de investigación, formulación de cargos y sanción bajo una subordinación jerárquica militar, contrasta profundamente con los estándares de la OACI y las prácticas de países como Argentina, Brasil, Perú, España y Estados Unidos. Estos sistemas garantizan la separación de funciones como un mecanismo esencial para proteger los principios de legalidad y debido proceso. Una reforma en esta

parte, el Real Decreto 389/1998 en su artículo 3 garantiza la separación de funciones entre regulación, supervisión y sanción.

⁹⁵ La *Federal Aviation Act* estadounidense de 1958, en la sección 601 crea la Federal Aviation Administration (FAA), órgano que regula la aviación civil y supervisa el cumplimiento de normas. La Sección 701, a su vez, dispone que las investigaciones técnicas de accidentes son responsabilidad de la National Transportation Safety Board (NTSB), independiente de la FAA. Por su parte, el Código de Regulaciones Federales (CFR) en su Parte 13, regula los procedimientos sancionatorios de la FAA, permitiendo apelaciones ante tribunales administrativos independientes.

⁹⁶ Tribunal Constitucional, sentencia 244 de 26 de agosto de 1996. Considerando 9: “La subordinación de una institución civil a un mando militar vulnera el principio de autonomía administrativa y el debido proceso, pues se generan condiciones que podrían comprometer la imparcialidad y objetividad necesarias para la toma de decisiones, especialmente en ámbitos sancionadores. Este tipo de estructura jerárquica atenta contra los principios constitucionales de independencia y separación de funciones, pilares fundamentales del Estado de Derecho”.

⁹⁷ Corte Suprema, sentencia Rol N° 15038-2018 de 23 de agosto de 2018. Considerando 10: “La imparcialidad es una exigencia ineludible en todo procedimiento administrativo sancionador, ya que garantiza que las decisiones sean adoptadas de manera objetiva y sin sesgos. La falta de esta imparcialidad genera un vicio esencial que afecta la validez del acto administrativo, comprometiendo su legitimidad y vulnerando el principio de debido proceso”.

dirección es necesaria para alinear la normativa chilena con los estándares internacionales y fortalecer la legitimidad de su sistema aeronáutico.

Así, por ejemplo, en Brasil el Código de Aeronáutica establece en su artículo 289 que la Agência Nacional de Aviação Civil regula y supervisa la aviación civil, mientras que las investigaciones de accidentes están a cargo del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA), un organismo independiente.⁹⁸ Por su parte, en Argentina la Ley de Aviación Civil N° 17.285, en sus artículos 189 y 190, delega la investigación de accidentes a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), mientras que la regulación y sanción corresponden a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).⁹⁹ Ambos modelos garantizan una separación funcional que reduce los riesgos de parcialidad y conflicto de interés, aspectos que no están suficientemente atendidos en el sistema chileno.

7. Sobreseimiento

El sobreseimiento ocurre cuando la autoridad determina que no existen pruebas suficientes para sostener los cargos o que los hechos investigados no constituyen infracción. La decisión de sobreseimiento cierra el procedimiento sin sanción para el infractor. Este se podrá verificar de oficio o a petición de parte, cuando:

- “a) Durante la investigación no aparezcan presunciones de que se haya verificado el hecho que dio motivo a ésta.
- b) El hecho investigado no constituya infracción al Código Aeronáutico, legislación, reglamentación o normativa aeronáutica.
- c) Aparezca claramente establecida la inocencia del denunciado o de quienes hayan tenido participación en los hechos investigados.
- d) El hecho investigado haya sido objeto anteriormente de una investigación infraccional resuelta; y
- e) En los demás casos previstos por la Ley, como por ejemplo la prescripción de la falta”¹⁰⁰

8. Formulación de descargos

El infractor tiene derecho a presentar sus descargos en respuesta a los cargos, aportando argumentos o pruebas para defenderse. Este derecho permite que el infractor ejerza su derecho a la defensa en el proceso.¹⁰¹ En esta formulación de descargos el presunto

⁹⁸ Véase *Código de Aeronáutica* brasileño (Ley N° 7.565/1986). En su artículo 289 establece la función de la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para regular y supervisar la aviación civil.

⁹⁹ Véase *Código Aeronáutico* de Argentina (Ley de Aviación Civil, N° 17.285).

¹⁰⁰ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.10.

¹⁰¹ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.11.

infractor podrá acompañar todos los antecedentes que consideré necesarios y medios probatorios que pretende hacer valer en el procedimiento.¹⁰² El plazo para presentar estos descargos es de cinco días hábiles, prorrogables por otros cinco días si se solicita antes del vencimiento del plazo original, según lo dispone el numeral 3.9 literal d) del Decreto N° 148.

9. Término probatorio

Dentro de la formulación de descargos el presunto infractor puede solicitar que se abra un término probatorio para la presentación de pruebas adicionales, permitiendo a ambas partes (infractor y autoridad) fortalecer sus respectivas posiciones con evidencia. El plazo de este término probatorio es de cinco días hábiles, prorrogables por otros cinco días hábiles si se solicita antes de su vencimiento.¹⁰³

El término probatorio es una fase esencial en cualquier procedimiento sancionador, incluyendo el ámbito aeronáutico, ya que permite a las partes involucradas aportar pruebas y ejercer su derecho a defensa. En el contexto del procedimiento sancionador de la DGAC, esta fase adquiere particular relevancia al estar regulada por el Decreto Supremo N° 148. Sin embargo, un análisis crítico muestra desafíos en su diseño normativo frente al principio de legalidad y al debido proceso, pilares del derecho administrativo sancionador que encuentran eco en la aplicación de los principios matizados del derecho penal.

El término probatorio, según el Decreto Supremo N° 148, establece un periodo en el cual el presunto infractor puede presentar pruebas relevantes para su defensa. Este periodo está normado de forma explícita, garantizando, en principio, una oportunidad formal de contradicción y defensa en el procedimiento sancionador. Sin embargo, se observa que su duración limitada puede comprometer la suficiencia de la oportunidad de defensa, un aspecto crítico para la observancia del debido proceso.

El principio de legalidad exige que los procedimientos sancionadores sean claros, predecibles y ajustados a la norma, lo que incluye el término probatorio en el procedimiento aeronáutico, que establece plazos y requisitos formales. No obstante, la generalidad de su redacción y la brevedad de los plazos fijados pueden comprometer la garantía de una defensa adecuada, generando potenciales conflictos con los estándares exigidos por el debido proceso.¹⁰⁴

El Tribunal Constitucional ha señalado que toda normativa sancionadora debe establecer procedimientos precisos para evitar violaciones al debido proceso.¹⁰⁵ Aunque existen diferencias con el derecho penal, el derecho administrativo sancionador aplica ciertos

¹⁰² Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.11.

¹⁰³ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3 numeral 3.11.

¹⁰⁴ LONDOÑO (2014), pp. 147-149.

¹⁰⁵ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 681 de 26 de marzo de 2007. Considerando 12.

principios fundamentales de este último, como el debido proceso y el derecho a la defensa efectiva.

El debido proceso, consagrado en el artículo 19 N° 3 de la Constitución, exige que los administrados tengan tiempo y oportunidad suficientes para presentar pruebas. La doctrina constitucional enfatiza que la posibilidad de defensa no puede ser meramente formal, y debe garantizar resultados materiales justos.¹⁰⁶

En el derecho administrativo sancionador, el término probatorio debe ajustarse a los estándares de proporcionalidad y contradicción del derecho penal. Esto incluye garantizar que los plazos para aportar pruebas sean razonables y que las decisiones administrativas consideren debidamente las pruebas presentadas.¹⁰⁷

El término probatorio en el procedimiento infraccional aeronáutico establece plazos específicos para la presentación de pruebas (cinco días hábiles), pero su brevedad y generalidad normativa generan tensiones con el debido proceso consagrado en el artículo 19 N° 3 de la Constitución, que exige oportunidades reales y suficientes para la defensa. La falta de flexibilidad para adaptar el plazo a la complejidad de los casos compromete la igualdad de condiciones y puede convertir esta etapa en un mero trámite formal. Según el Tribunal Constitucional, los plazos procesales deben ser razonables y ajustarse a la naturaleza del caso,¹⁰⁸ destacando además que los procedimientos sancionatorios deben incorporar principios de flexibilidad para adaptarse a las circunstancias particulares. Estas deficiencias, al no garantizar el tiempo suficiente para preparar una defensa efectiva, limitan la compatibilidad del término probatorio con las garantías constitucionales y los principios fundamentales del derecho administrativo sancionador.¹⁰⁹

El Tribunal Constitucional, en la sentencia Rol N° 2682-14, aborda la relevancia del término probatorio dentro del procedimiento administrativo sancionador. El Tribunal afirmó que la fijación de puntos de prueba en el término probatorio *no es un requisito indispensable* en el ámbito administrativo sancionador, dado que no está expresamente contemplado en la legislación vigente. Esto se alinea con el principio de juridicidad, que exige que los órganos del Estado actúen en la forma que prescribe la ley. El Tribunal concluyó que el derecho a la defensa se encuentra garantizado con la posibilidad de rendir pruebas, incluso si no se fijan específicamente los puntos de prueba, siempre que la autoridad administrativa permita la presentación de antecedentes que respalden los descargos del infractor.¹¹⁰

La Corte Suprema por su parte, ha señalado en diversos fallos la importancia del término probatorio para garantizar el debido proceso en el derecho administrativo sancionador. En el Caso UAF (Unidad de Análisis Financiero), la Corte destacó que el artículo 35 de la Ley

¹⁰⁶ VÁSQUEZ (2015-2024), p.21. En el mismo sentido, Tribunal constitucional, sentencia Rol N° 2873 de 07 de diciembre de 2015, considerando 15.

¹⁰⁷ LONDOÑO (2014), pp. 147-148.

¹⁰⁸ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 2873 de 07 de diciembre de 2015. Considerando 15.

¹⁰⁹ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 681 de 26 de marzo de 2007. Considerando 12.

¹¹⁰ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 2682 de 30 de octubre de 2014. Considerando 12.

Nº 19.880 es un instrumento esencial para garantizar la defensa de los imputados y prevenir decisiones arbitrarias por parte de la Administración. Además, subrayó que la omisión del término probatorio constituye un vicio esencial que afecta la validez del acto administrativo sancionador.¹¹¹

Asimismo, en el fallo relacionado con la Superintendencia de Valores y Seguros, la Corte indicó que la apertura del término probatorio es imprescindible cuando existen hechos controvertidos que necesitan ser aclarados para dictar una resolución justa. Y la ausencia de un período probatorio o su denegación sin fundamento válido puede ser causal de nulidad del procedimiento.¹¹²

10. Medidas para mejor resolver

La autoridad sancionadora tiene la facultad de adoptar medidas adicionales para esclarecer los hechos o completar los antecedentes necesarios antes de emitir la resolución definitiva. Estas medidas incluyen la solicitud de informes adicionales o diligencias complementarias. Si bien no se especifica un plazo para la notificación de la realización de estas medidas para mejor resolver, se señala como referencia que deben ser notificadas dentro de los plazos señalados en el artículo 45 de la Ley Nº 19.880, es decir, dentro de los cinco días siguientes a aquél en que ha quedado totalmente tramitado el acto administrativo.

11. Cierre de la investigación

Finalizadas todas las etapas anteriores, se declara el cierre de la investigación, lo que implica que el expediente está completo y listo para una decisión final. El cierre se formaliza mediante una resolución que concluye la fase de instrucción, determinando la responsabilidad que corresponda al infractor y aplicándole la sanción respectiva.¹¹³

12. Resolución final y notificación de la sanción

La autoridad emite una resolución final con la sanción correspondiente, que debe estar debidamente fundamentada y ajustarse a las normas aplicables. Esta resolución se notifica al infractor, lo que le permite conocer la decisión final y, en su caso, proceder con los recursos administrativos disponibles.¹¹⁴

Lo primero que debemos tener presente es si la norma en cuestión es considerada una infracción, ya que es el punto de partida para determinar si existe un procedimiento sancionador, bajo el marco del *ius puniendi* del Estado.

¹¹¹ Corte Suprema, sentencia Rol Nº 4845-2017 de 16 de marzo de 2022. Considerando 10.

¹¹² Corte Suprema, sentencia Rol Nº 4845-2017 de 13 de septiembre de 2018. Considerando 13.

¹¹³ Véase *Decreto Supremo Nº 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3, numeral 3.12.

¹¹⁴ Véase *artículo 184* del Código Aeronáutico; en el mismo sentido, véase *Decreto Supremo Nº 148* de 25 de noviembre de 2002, capítulo 3, numeral 3.13.

La Ley N° 19.880 no contiene una regulación directa ni específica sobre los procedimientos sancionatorios, ni tampoco una definición general de sanción administrativa, sino que establece las bases generales para los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado. Lo que sí se puede rescatar como base para el procedimiento infraccional, es que las sanciones son actos administrativos formales,¹¹⁵ a través de los cuales se manifiesta una declaración de voluntad por parte de la autoridad administrativa, que en este caso consiste en aplicar una sanción en el ejercicio de la potestad sancionadora entregada por el Código Aeronáutico. Es por ello que, respecto del procedimiento infraccional aeronáutico, que tiene una regulación legal y reglamentaria, estas bases generales entregadas por la Ley N° 19.880 vienen a ser supletorias al procedimiento infraccional aeronáutico, respecto de los requisitos de legalidad que no estén considerados en el Código Aeronáutico y el Decreto N° 148.¹¹⁶

La potestad sancionadora del Estado es definida, según el jurista argentino Miguel Marienhoff, como “la atribución que le compete a esta [la administración] para imponer correcciones a los ciudadanos y administrados, por actos de estos contrarios a lo ordenado por la administración y sanciones disciplinarias a los funcionarios o empleados por las faltas cometidas en el ejercicio de su cargo”.¹¹⁷ Dentro de la potestad sancionadora encontramos una subdivisión que comprende la potestad correctiva y la potestad disciplinaria, siendo la potestad correctiva la que permite al Estado imponer sanciones en forma de multa o suspensión de permisos o licencias a los usuarios del sistema aeronáutico.

Las infracciones a las disposiciones del Código Aeronáutico, leyes y reglamentos relacionados, que no constituyan delitos, pueden ser sancionadas de acuerdo con el artículo 185 del Código Aeronáutico. Estas sanciones incluyen: (1) Amonestación escrita (2) Multa de cinco a quinientos ingresos mínimos mensuales (valor de las multas desde \$2.500.000 millones de pesos a \$250.000.000 millones de pesos)¹¹⁸ (3) Suspensión de permisos o licencias hasta por tres años (4) Cancelación definitiva de permisos o licencias (5) Amonestación escrita, multa y suspensión de permisos respecto de contravenciones a las instrucciones generales dictadas por la autoridad aeronáutica.

13. Recursos que proceden respecto de la resolución que impone la sanción

13.1. Recurso de reposición

¹¹⁵ Véase *Ley N° 19.880*, artículo 3.

¹¹⁶ Véase *Ley N° 19.880*, artículos 1-2.

¹¹⁷ CELIS (2020), p. 160.

¹¹⁸ Véase Ley 21.578 de 30 de mayo de 2023 y Decreto Supremo 727 de 28 de junio de 2024. La Ley N°21.578, en su artículo 1° establece que, a partir del 1 de julio de 2024 el ingreso mínimo para trabajadores mayores de 18 años y de hasta 65 años es de \$500.000. Por su parte, el artículo 5° establece que, a contar de la misma fecha, el monto del ingreso mínimo para trabajadores menores de 18 años y mayores de 65 años es de \$372.989, en tanto que, el ingreso mínimo para fines no remuneracionales queda fijado en \$322.295. Finalmente, la ley establece un reajuste automático del ingreso mínimo mensual conforme al Índice de Precios al Consumidor (IPC) que se registre entre los meses de julio a diciembre de 2024, el cual se aplicará desde el 1 de enero de 2025. Disponible en <https://www.dt.gob.cl/portal/1628/w3-article-60141.html>

El infractor tiene derecho a impugnar la sanción mediante recursos administrativos, como el recurso de reposición o jerárquico, de acuerdo con la normativa del Código Aeronáutico y la Ley N° 19.880. Estos recursos permiten la revisión de la resolución sancionadora, garantizando el derecho a la defensa.¹¹⁹ El recurso de reposición podrá ser interpuesto ante la Dirección General de Aeronáutica Civil dentro del plazo de cinco días hábiles desde la notificación de la resolución de término que imponga la sanción.¹²⁰

13.2. Recurso de reclamación

El infractor podrá además interponer el recurso de reclamación ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en los casos en que se aplique una multa superior a veinte ingresos mínimos mensuales, o cuando la resolución de término cancele un permiso o licencia. El plazo para interponer este recurso es de quince días contados desde la recepción de la carta certificada que notifica la resolución.¹²¹ Además, podrá interponer este recurso de reclamación en el mismo escrito en subsidio del recurso de reposición, dentro del plazo de cinco días contados desde la notificación de la resolución de término que impone la sanción.¹²²

13.3. Revisión jurisdiccional de las decisiones

Un elemento crucial es la necesidad de un control judicial efectivo y el respeto al debido proceso en los procedimientos sancionatorios. El Tribunal Constitucional establece que el control judicial es indispensable para garantizar que las decisiones adoptadas por las administraciones públicas sean conformes a derecho y no vulneren derechos fundamentales.¹²³ Asimismo, se señala que los administrados deben contar con las garantías propias del debido proceso, incluyendo la oportunidad de ser oídos y de ejercer su derecho de defensa frente a eventuales sanciones.

El control jurisdiccional en las decisiones sancionatorias administrativas es esencial para garantizar el respeto a los principios de legalidad, debido proceso, y proporcionalidad en la imposición de sanciones. Este control permite verificar si las decisiones administrativas respetan los derechos fundamentales del administrado, tales como la igualdad ante la ley y la tutela judicial efectiva, reconocidos en el artículo 19 N° 3 de la Constitución.

Los tribunales chilenos, particularmente el Tribunal Constitucional, han señalado reiteradamente la importancia de garantizar una instancia jurídica de revisión para las

¹¹⁹ Véase artículo 59 de la Ley N° 19.880; en el mismo sentido, *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002, capítulo 3, numeral 3.13.

¹²⁰ Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3, numeral 3.14.

¹²¹ Véase artículo 188 del Código Aeronáutico.

¹²² Véase *Decreto Supremo N° 148* de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Aviación. Capítulo 3, numeral 3.14.

¹²³ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 244 de 26 de agosto de 1996. Considerando 26.

sanciones administrativas, fundamentándose en principios constitucionales como el debido proceso, la tutela judicial efectiva y el acceso a la justicia.¹²⁴

13.4. Instancia de revisión jurisdiccional en el procedimiento infraccional aeronáutico

En el procedimiento sancionador aeronáutico, existe un contexto peculiar debido a la participación de oficiales militares activos en el ejercicio de potestades sancionatorias. Este diseño ha sido cuestionado desde la perspectiva del principio de imparcialidad, dado que los militares activos suelen responder jerárquicamente a la misma estructura que ordena las investigaciones. Sin embargo, las sanciones administrativas pueden ser recurridas ante los tribunales superiores de justicia en virtud del artículo 19 N° 3 de la Constitución, garantizando así el debido proceso y la revisión judicial. En este contexto, el fallo del Tribunal Constitucional en el caso Rol N° 792-2007 destaca que toda sanción debe ser susceptible de revisión por un órgano imparcial.

En el ámbito del derecho administrativo sancionador en Chile, la revisión judicial de las sanciones impuestas por las entidades reguladoras es esencial para garantizar el respeto al debido proceso y la protección de los derechos fundamentales de los administrados. Diversas normas sectoriales y generales contemplan procedimientos específicos para que las decisiones sancionatorias de las superintendencias y otros órganos administrativos puedan ser revisadas por tribunales judiciales. Como ejemplo de esto encontramos los procedimientos establecidos en educación, medio ambiente, energía y pesca, destacando sus bases normativas y los recursos disponibles.

13.4.1. Revisión de las decisiones de las superintendencias

Las superintendencias son organismos clave en la supervisión y regulación de diversas actividades económicas y sociales en Chile. Estas entidades tienen facultades para imponer sanciones administrativas, pero sus decisiones están sujetas a revisión judicial en virtud de la Ley N° 19.880 y normativa sectorial específica.

¹²⁴ Tribunal Constitucional. Sentencia Rol N° 1413 de 16 de noviembre de 2010. Considerando 26: “El ejercicio de la potestad administrativa sancionadora debe sujetarse a los parámetros del debido proceso, puesto que los principios inspiradores del orden penal han de aplicarse, por regla general, al derecho administrativo sancionador, al ser ambas manifestaciones del ius puniendi. Principalmente será exigible el principio de legalidad, tipicidad y derecho a impugnarlo ante los Tribunales de Justicia”. Tribunal constitucional. Sentencia Rol N° 821 de 30 de diciembre de 2008. Considerando 13: “Dentro de los principios informadores del proceso penal, se encuentra la configuración del mismo en base a la única o a la doble instancia, opción de política legislativa que corresponde al legislador decidir, en el marco de las reservas legales específicas de las garantías de legalidad del proceso y del racional y justo procedimiento”. Tribunal Constitucional. Sentencia Rol N° 244 de 06 de agosto de 1996. Considerando 9: “La ausencia de una instancia judicial de revisión constituye una afectación directa al principio de igualdad ante la ley, así como una negación del derecho a la tutela judicial efectiva y el acceso a un proceso racional y justo”. Tribunal Constitucional. Sentencia Rol N° 513 de 26 de agosto de 1996. Considerando 9. “La garantía del debido proceso ha sido contemplada por el constituyente respecto de los órganos que ejercen jurisdicción, concepto que es más amplio que el de tribunales judiciales y comprende, por tanto, a órganos administrativos en la medida en que efectivamente actúen ejerciendo funciones jurisdiccionales”.

En el caso de la Superintendencia de Educación, la Ley N° 20.529 regula el procedimiento aplicable. Según los artículos 84 y 85 de esta norma, un administrado sancionado puede presentar un recurso de reclamación administrativa ante el Superintendente dentro de un plazo de quince días hábiles desde la notificación de la resolución sancionatoria. Si esta instancia no resuelve a su favor, el administrado puede acudir a la Corte de Apelaciones correspondiente mediante un recurso de reclamación. Este procedimiento incluye la posibilidad de aportar antecedentes adicionales, abrir un término probatorio de hasta siete días y obtener una resolución judicial definitiva en un plazo de quince días.

Por otro lado, la Superintendencia del Medio Ambiente se rige por la Ley N° 20.417 y la Ley de Tribunales Ambientales. Según el artículo 56 de la primera y el artículo 17 N° 3 de la segunda, las sanciones de la Superintendencia del Medio Ambiente pueden ser impugnadas ante los Tribunales Ambientales. Este recurso debe ser presentado dentro de quince días hábiles desde la notificación de la sanción. Los tribunales revisan tanto las sanciones administrativas como otras resoluciones finales de la Superintendencia del Medio Ambiente que puedan afectar los derechos de los administrados, garantizando un control judicial integral sobre las decisiones administrativas.

13.4.2. Normativa Sectorial: Recursos y procedimientos

En el ámbito de las actividades pesqueras, la Ley General de Pesca y Acuicultura establece procedimientos específicos. Conforme a sus artículos 119 y 107, las sanciones administrativas, como multas o clausuras, pueden ser objeto de reclamación ante tribunales competentes. Este procedimiento busca equilibrar los derechos de los administrados con los objetivos de regulación y conservación propios del sector.

Por su parte, el sector energético, bajo la supervisión de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, dispone de mecanismos de revisión judicial en virtud del artículo 18 A de la Ley N° 18.410. Este artículo establece que las sanciones por infracciones en materia eléctrica y de combustibles sean recurribles ante la Corte de Apelaciones. El procedimiento incluye la revisión de los antecedentes y fundamentos de la sanción, asegurando el respeto a los principios de legalidad y proporcionalidad.

13.4.3. Detalles comunes en los procedimientos judiciales

Los procedimientos de revisión judicial de sanciones administrativas en Chile comparten ciertas características fundamentales: todos permiten la presentación de descargos y pruebas adicionales, así como la posibilidad de un término probatorio. Además, los tribunales analizan la legalidad de los actos sancionatorios en el contexto de los principios constitucionales de debido proceso y tutela judicial efectiva. Este marco asegura que las decisiones administrativas no queden exentas de control judicial, fortaleciendo la legitimidad del sistema sancionatorio.

13.4.4. Contrapunto con la legislación aeronáutica argentina

En el caso argentino, las sanciones a las faltas aeronáuticas o infracciones a reglamentos emanados del Poder Administrador son aplicadas por el Poder Ejecutivo. Esto ha sido objeto de críticas, sin embargo, la doctrina señala que es atendible desde el punto de vista de que no se trata de delitos aeronáuticos sino de faltas administrativas, en virtud de lo cual no existen penas de prisión en estos procedimientos sino que multas y suspensiones.¹²⁵

Por otra parte, el Código Aeronáutico argentino, en su artículo 215, establece recursos de revisión de estas decisiones administrativas ante las autoridades judiciales. Además, el Código establece, en su artículo 209, una restricción de competencia del conocimiento de las faltas basada en la gravedad de la sanción. Es así como las faltas previstas en este Código son conocidas y sancionadas por la autoridad aeronáutica, exceptuándose aquellas que contemplan una sanción de inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones, que solo podrán ser aplicadas por el Poder Ejecutivo.¹²⁶

14. Ejecutividad de la sanción

La resolución que imponga una multa tendrá mérito ejecutivo, y, en caso de no pago, el permiso o licencia quedará suspendido *ipso facto*.¹²⁷

En el artículo 51 de la Ley 19.880, se establece que los actos administrativos tienen inmediata ejecutoriedad, salvo que una norma especial disponga lo contrario. Esto incluye actos sancionatorios que, al ser notificados, se convierten en exigibles de manera inmediata. Ejemplos concretos se encuentran en legislaciones específicas, como el artículo 174 del Código Sanitario y el artículo 31 del D.L. N° 3538 (Superintendencia de Valores y Seguros), que otorgan explícitamente rango de título ejecutivo a las sanciones administrativas, al igual que en la norma aeronáutica.

La jurisprudencia del TC ha presentado interpretaciones divergentes respecto de la ejecutoriedad de sanciones administrativas. Por ejemplo, en la sentencia Rol N° 1518 sostuvo que las sanciones no podían ejecutarse mientras estuvieran pendientes los recursos,¹²⁸ mientras que en la Rol N° 1836 determinó lo contrario, indicando que las sanciones sí podían cumplirse incluso antes de ser ejecutoriadas.¹²⁹

¹²⁵ VIDELA (2000), p. 686.

¹²⁶ ZAMORA (2019), p. 72.

¹²⁷ Véase artículo 189 del Código Aeronáutico.

¹²⁸ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 1518 de 21 de octubre de 2010. Considerando 7. "Es criterio generalmente asentado que las penas dispuestas por la Administración no pueden cumplirse mientras no se encuentren ejecutoriadas. (...) La entrada en vigencia de las sanciones administrativas no puede producirse sino cuando se encuentren ejecutoriadas o firmes, puesto que materializarlas antes significaría privar de todo efecto práctico a una ulterior sentencia favorable en tanto hayan sido reclamadas oportunamente por los afectados"

¹²⁹ Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 1836 de 14 de octubre de 2010. Considerando 6. "La ejecutoriedad inmediata de los actos administrativos sancionatorios no vulnera en sí misma garantías constitucionales, ya que se enmarca en el principio de eficiencia de la administración pública. Esta característica, sin embargo, no exime a la administración del deber de asegurar que los recursos interpuestos puedan suspender dicha ejecutoriedad cuando se demuestre que su aplicación causaría un perjuicio irreparable al afectado."

La Contraloría ha señalado que la regla general de los actos administrativos es su ejecutoriedad inmediata. Sin embargo, reconoce que en algunos casos específicos, como en la Ley Orgánica de la Superintendencia de Medio Ambiente (artículo 56), se prevé la suspensión de la ejecutoriedad de sanciones mientras se tramitan recursos.¹³⁰

Conclusiones

1. Concentración de funciones en la DGAC y su impacto en los principios matizados del derecho penal

El procedimiento sancionador aeronáutico en Chile es objeto de serios cuestionamientos debido a la concentración de funciones en la Dirección General de Aeronáutica Civil, que actúa como investigador, acusador, sancionador y revisor de sus propias decisiones. Este diseño institucional contradice los principios de imparcialidad y debido proceso del derecho penal que se aplican de forma matizada al derecho administrativo, así como los demás principios establecidos en la Ley N° 19.880, que exigen una separación clara entre las funciones de investigación y sanción para evitar conflictos de interés. Además, esta estructura vulnera los estándares internacionales promovidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, que abogan por organismos técnicamente independientes para garantizar decisiones objetivas y transparentes.

En contraste, países como Argentina y Estados Unidos han implementado sistemas donde las funciones de regulación, investigación y sanción están claramente separadas. En Argentina, la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) actúan de manera independiente, mientras que en Estados Unidos, la Federal Aviation Administration (FAA) se apoya en tribunales administrativos y organismos externos como el National Transportation Safety Board (NTSB). Estos modelos refuerzan la imparcialidad y la confianza pública, evidenciando las debilidades estructurales del sistema chileno y la necesidad urgente de reformas para garantizar justicia y transparencia en el ámbito aeronáutico.

2. Tipicidad y reserva legal en el derecho administrativo sancionador aeronáutico

El principio de tipicidad, como derivación de la legalidad, exige que las conductas sancionables estén definidas en normas de rango legal. En Chile, la tipificación de infracciones en el ámbito aeronáutico se regula en forma general, principalmente por el Código Aeronáutico y normas complementarias como el Decreto Supremo N° 148. Sin embargo, el desarrollo reglamentario ha introducido un margen de discrecionalidad que podría vulnerar la reserva legal, un riesgo señalado tanto por la Corte Suprema como por el

¹³⁰ Contraloría General de la República. Dictamen N° 60.656 de 2011. Este dictamen reafirma que, conforme a los artículos 3° y 51 de la Ley N° 19.880, la regla general es que los actos administrativos tienen ejecutoriedad inmediata. Sin embargo, reconoce que esta regla cede ante normas específicas como el artículo 56 de la LOSMA, que establece que las sanciones no pueden ejecutarse mientras existan recursos pendientes. Contraloría General de la República. Dictamen N° 30.871 de 2016. En este pronunciamiento, la Contraloría analiza nuevamente los principios de ejecutoriedad y los casos excepcionales en los que se permite suspender la ejecución del acto administrativo, destacando específicamente las disposiciones del artículo 56 de la LOSMA.

Tribunal Constitucional. En contraste, modelos extranjeros como los de Brasil y España muestran un mayor respeto por la reserva legal, alineándose con estándares internacionales y promoviendo la seguridad jurídica.

3. Autoridad militar en la DGAC y su incompatibilidad con el derecho administrativo moderno

La dirección de la Dirección General de Aeronáutica Civil, encabezada por un oficial de la Fuerza Aérea en servicio activo, representa una tensión significativa con los principios fundamentales de autonomía administrativa y técnica que rigen las instituciones civiles en un Estado de Derecho. Este modelo contraviene estándares internacionales como los establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, que en su Anexo 13 promueve la separación funcional entre las labores investigativas y sancionadoras para garantizar independencia y transparencia en la toma de decisiones.

Desde el ámbito jurídico nacional, la Corte Suprema ha destacado que la imparcialidad es una condición esencial en cualquier procedimiento sancionador, y que la concentración de funciones o la influencia jerárquica puede comprometer la validez de las decisiones administrativas. Asimismo, el Tribunal Constitucional, ha advertido que la subordinación jerárquica militar de una institución civil genera riesgos de parcialidad, afectando los principios de separación de funciones y legitimidad.

Por otra parte, la historia legislativa también refuerza estas críticas. La Ley N° 20.477, que transfirió la competencia para investigar y juzgar delitos aeronáuticos a los tribunales ordinarios, refleja un reconocimiento por parte del legislador de que las instituciones con vínculos militares no garantizan la independencia requerida en procedimientos de naturaleza civil. Este precedente legislativo respalda la necesidad de revisar el modelo de la DGAC para desvincular su dirección de estructuras militares y adoptar un enfoque civil, técnico e independiente, como ocurre en países como Perú, donde la Dirección General de Aeronáutica Civil responde al Ministerio de Transportes, y en Estados Unidos, con la FAA y el NTSB operando de manera autónoma.

En conclusión, la designación de un oficial militar activo como jefe de la DGAC no solo compromete la independencia funcional de la institución, sino que también vulnera estándares internacionales y principios constitucionales, exigiendo reformas estructurales para garantizar su legitimidad y transparencia.

4. Comparación con sistemas internacionales: Lecciones aprendidas

El contrapunto con sistemas internacionales permite evidenciar las debilidades estructurales del modelo sancionador aeronáutico chileno, particularmente en lo que respecta a la falta de independencia y a la concentración funcional de la Dirección General de Aeronáutica Civil en el procedimiento infraccional. Mientras otros países han avanzado hacia un diseño institucional que prioriza la transparencia y la imparcialidad mediante la separación de funciones y la dirección civil de sus organismos, Chile se mantiene atado a un sistema que genera serias dudas sobre su legitimidad.

El liderazgo militar de la Dirección General de Aeronáutica Civil no solo contrasta con las mejores prácticas observadas en legislaciones extranjeras, sino que también resulta incompatible con los principios fundamentales del derecho administrativo moderno. La falta de una dirección civil refuerza una percepción de dependencia jerárquica que limita la autonomía de la institución, comprometiendo su capacidad de actuar de manera imparcial y técnica.

Es imperativo abordar esta situación con la seriedad que merece. La transición hacia un modelo con liderazgo civil y estructuras o instituciones independientes no es un lujo, sino una necesidad urgente. Este cambio es esencial para garantizar un sistema sancionador transparente y creíble, alineado con los estándares internacionales y capaz de responder de manera adecuada a las exigencias de la aviación moderna.

5. Necesidad de reformas en el sistema sancionador aeronáutico chileno

Creemos que la situación actual del sistema sancionador aeronáutico en Chile contraviene principios básicos del derecho administrativo sancionador, como la imparcialidad y la legalidad. Reformas estructurales, como la desvinculación de la Dirección General de Aeronáutica Civil del mando militar y la adopción de mecanismos que garanticen la independencia técnica, independencia de funciones y autonomía administrativa del proceso infraccional, serían pasos cruciales para alinear la normativa chilena con los principios internacionales. Una revisión del marco regulatorio debería incorporar estándares de la OACI y lecciones aprendidas de legislaciones extranjeras, fortaleciendo así la legitimidad del sistema.

Bibliografía

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (1985): “Historia de la Ley 18.916”.

Disponible en:

<https://www.bcn.cl/historiadelaey/nc/historia-de-la-ley/7293/>

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010): “Historia de la Ley 20.477”.

Disponible en:

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1021613>

BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL (2010): “Historia del Artículo 1º de la Ley 20.477”. Disponible en:

<https://www.bcn.cl/historiadelaey/nc/historia-de-la-ley/4899/>

CELIS, Danzinger Gabriel (2012): “Manual de Derecho Administrativo General” Segunda edición (Chile, Editorial Hammurabi).

CÓDIGO Aeronáutico de Argentina. Aprobado por la Ley 17.285 de 17 de mayo de 1967.

Disponible en:

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

CÓDIGO Brasileño de Aeronáutica. Aprobado por la Ley N° 7.565 de 19 de diciembre de 1986. Disponible en:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm

CORTE Internacional de Derechos Humanos. Sentencia Serie C No. 135 Fondo, Reparaciones y Costas. 22 de noviembre de 2005. Caso Palamara Iribarne v. Chile Disponible en:

https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_135_esp.pdf

DECRETO N° 509 Bis de 6 de diciembre de 1957. “Promulga Convenio de Aviación Civil Internacional” Disponible en:

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=400542>

DECRETO N° 65.144 de 12 de septiembre de 1969. Ministério Da Marinha; Ministério Do Exército; Ministério Da Aeronáutica “Define las competencias del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA)” Disponible en: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=65144&ano=1969&ato=c66UzaE9kejRVT243>

DECRETO N° 147 del 19 de abril de 1972. Ministerio de Relaciones Exteriores “Aprueba Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves” Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=400593&f=1972-04-19>

DECRETO Supremo N° 050-2001-MTC, crea la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA). Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9987-050-2001-mtc>

DECRETO Supremo N° 222 de 05 de octubre de 2005. Ministerio de Defensa Nacional; subsecretaría de Aviación. “Aprueba Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la dirección de Aeronáutica Civil” Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=242633>

DECRETO DNU/2007 de 19 de marzo de 2007 del Poder Ejecutivo Nacional de la República de Argentina. Crea la Administración Nacional de Aviación Civil. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-239-2007-126444>

DECRETO 1770/2007 del Poder ejecutivo Nacional de la República de Argentina. Aprueba la transferencia a la Administración Nacional de la Aviación Civil. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1770-2007-135069/texto>

- DECRETO 239/2007 del Poder ejecutivo Nacional de la República de Argentina crea la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) como organismo autónomo para la investigación de accidentes. Disponible en:
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/125000-129999/126444/norma.htm>
- DECRETO Supremo N° 148 de 25 de noviembre de 2002. Ministerio de Defensa nacional; Subsecretaría de Aviación “Aprueba Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico (DAR 51)” Disponible en:
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=232861&idParte=0>
- DECRETO Supremo N° 522 de 24 de marzo de 2022. Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría para las Fuerzas Armadas “Modifica decreto supremo N° 148 de 2004, del ministerio de defensa nacional, que aprueba Reglamento del Procedimiento Infraccional Aeronáutico" (dar 51). Disponible en:
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1174083>
- FEDERAL Aviation Administration and Department of Transportation Act (1966). United States Department of Transportation. Disponible en:
<https://www.transportation.gov/50/creation-department-transportation-summary>
- FEDERAL Aviation Administration and Department of Transportation Act (1958). United States Department of Transportation. Disponible en:
<https://www.govinfo.gov/app/details/COMPS-918>
- GOBIERNO de Brasil Ley N° 11.182/2005. Crea la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) Disponible en:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm
- GOMEZ, González Rosa (2021): “Infracciones y Sanciones Administrativas” (Santiago, DER Ediciones).
- LECAROS, José Miguel (2012): “La responsabilidad Civil y la Actividad Aeronáutica” (Chile, Editorial Librotecnia).
- LEY Aeronáutica del Perú N° 27.261 de 10 de mayo de 2000. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Disponible en:
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/395507-27261-ley-de-eronautica-civil>
- LEY 21/2003 de 08 de julio de 2003 Ley de Seguridad Aérea del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. Establece las competencias de la Agencia Estatal de seguridad Aérea (AESA). Disponible en:
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-13616>

- LONDOÑO, Fernando (2014): “Tipicidad y legalidad en el derecho Administrativo Sancionador” Revista de Derecho Valdivia. Vol. XXVII N° 2, Diciembre de 2014. Disponible en:
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502014000200007
- MORALES, Contardo Patricio y CEA, Cienfuegos Sergio (2014): Derecho Aeronáutico Chileno: Perspectiva administrativa y Penal” (Chile, Thomson Reuters).
- OACI. Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944). Disponible en:
https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf
- OACI. Convenio de Aviación Civil Internacional Anexo 13, de 05 de noviembre de 2011. “Investigación de accidentes e incidentes de aviación” p.5-3. Disponible en:
<https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2023/03/Anexo-13-2020.pdf>
- OACI. Convenio de Aviación Civil Internacional Circular 330AN/189. Manual de cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo. Disponible en:
https://www.icao.int/sam/documents/2011/civmilc.11/330_es.pdf
- OSORIO, Vargas Cristóbal (2017): “Manual de Procedimiento Administrativo Sancionador” (Chile, Thomson Reuters).
- PONCE DE LEON, Sandra (2021): “Jurisdicción contenciosa administrativa: El control de la administración por los tribunales acciones y procedimientos” (Santiago, DER Ediciones).
- REAL Decreto 184/2008 de 14 de febrero de 2008 del Ministerio de la Presidencia Justicia y Relaciones con las cortes del Gobierno de España. Aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Disponible en:
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-2595&p=20230308&tn=1#a23>
- SIERRA, Eliseo (2020) “Manual de Derecho Aeronáutico” (Valencia, Editorial Tirant Lo Blanch).
- SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE (2002): “Infracciones tipo a las normas de emisión de Riles” p. 27. Disponible en:
<https://portal.sma.gob.cl/riles/Guia%20RILES%200542021.pdf>
- UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. FEDERAL Aviation Administration. Last updated: Monday, November 15, 2021 “A Brief history of FAA” Disponible en:
https://www.faa.gov/about/history/brief_history.
- VIDELA, Federico (2000) “Manual de Derecho Aeronáutico” Tercera edición. (Buenos Aires, Zavala Editor).

ZAMORA, Fernando (2019): “Código Aeronáutico Argentino Ley 17.285” (Buenos Aires, Editorial Zavala).

Jurisprudencia

Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 244, de 06 de agosto de 1996.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 389, de 28 de octubre de 2003.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 480, de 27 de julio de 2006.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 681, de 26 de marzo de 2007.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 725, de 26 de junio de 2008.
Tribunal constitucional, Sentencia Rol N° 821, de 30 de diciembre de 2008.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 1394, de 13 de julio de 2010.
Tribunal Constitucional, sentencia Rol N° 1518 de 21 de octubre de 2010.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 1413, de 16 de noviembre de 2010.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 2682, de 30 de octubre de 2014.
Tribunal Constitucional, Sentencia Rol N° 2873, de 07 de diciembre de 2015.
Corte Suprema, Sentencia Rol N° 70638-2017, de 23 de julio de 2018.
Corte Suprema, Sentencia Rol N° 15038-2018 de 23 de agosto de 2018.
Corte Suprema, Sentencia Rol N° 4845-2017, de 13 de septiembre de 2018.
Corte Suprema, Sentencia Rol N° 4845-2017, de 16 de marzo de 2022.
Contraloría General de la República, Dictamen N° 31239, de 5 de julio de 2005.
Contraloría General de la República, Dictamen N° 14571, de 5 de julio de 2005.
Contraloría General de la República, Dictamen N° 31239, de 5 de julio de 2005.
Contraloría General de la República, Dictamen N° 14571, de 5 de julio de 2005.
Contraloría General de la República, Dictamen N° 28226, de 22 de junio de 2007.
Contraloría General de la República, Dictamen N° 5889, de 01 de febrero de 2008.
Contraloría General de la República. Dictamen N° 60656 de 26 de septiembre de 2011.
Contraloría General de la República. Dictamen N° 30.871 de 25 de abril de 2016.
Dirección de Aeronáutica Civil, Resolución Exenta N°0895, de 10 de agosto de 2011.