

RESOLUCIÓN DE LA COMANDANCIA EN JEFE
DE LA FUERZA AEREA

I.- VISTOS:

A.- Los antecedentes acumulados a la presente Investigación Sumaria Administrativa, ordenada instruir por Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E - 079, de fecha 02 de septiembre de 2011, que designó Fiscal en Comisión al General de Brigada Aérea (A) Sr. Leopoldo MOYA Navarro, con el objeto de determinar las causas, circunstancias y responsabilidades que provocaron el accidente del avión CASA C-212 N° FACH 966, de dotación del Grupo de Aviación N° 8, ocurrido el día 02 de septiembre de 2011, debiendo asimismo determinar el monto de la pérdida de la aeronave y demás especies fiscales.

B.- La Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E - 134, de fecha 01 de diciembre de 2011, que amplió la referida investigación con el objeto de determinar las eventuales responsabilidades, tanto administrativas como disciplinarias en relación con los siguientes aspectos: 1.- Revisión del proceso formativo del Teniente (A) don Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), como Oficial de la Rama del Aire, desde la Escuela de Aviación hasta su graduación como Pilota de Guerra; 2.- Análisis del desempeño global del Teniente (A) don Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), en relación a las exigencias y objetivos del programa formativo antes aludido; 3.- Revisión del proceso formativo del Teniente (A) don Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), como Piloto de Transporte, graduado en el Sistema CASA C-212; 4.- Revisión de su desempeño profesional como Oficial y Piloto Operacional en el Sistema CASA C-212, desde el término de su formación hasta el día del accidente; 5.- Revisión de los procesos de calificación por parte de los instructores durante los procesos antes mencionados; y 6.- Revisión de las determinaciones adoptadas por el Consejo de Instructores y las autoridades reglamentarias que le permitieron al Teniente (A) don Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), la continuación de su proceso formativo, cuando sus calificaciones no fueron aprobadas en la primera instancia del proceso.

C.- Lo propuesto en el Dictamen Fiscal de fojas 2366 y siguientes, y en su ampliación de fojas 3475 y siguientes de autos.

D.- Los descargos presentados por el Comandante de Grupo (A) Sr. Germán OLAVE Díaz; por el Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio CASTRO Moya; y por el Teniente (A) Sr. Mauricio BARRÍA Ruiz.

E.- Los descargos presentados por el Comandante de Grupo (I) Sr. José Manuel ORTÍZ Ortiz; y por el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SÁNCHEZ Pizarro.

F.- Las presentaciones y descargos efectuados por el General de Aviación Sr. Luis ILI Salgado; por el General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo; por el General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono; por el Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán; por el Coronel de Aviación (A) Sr. Luis ACUÑA Robertson; por el

Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone; por el Comandante de Grupo (A) Sr. César PINEDA Troncoso; y por el Capitán de Bandada (A) Sr. Mauricio SOLANO Pereda.

G.- Los descargos presentados a la ampliación del Dictamen Fiscal por el General de Aviación Sr, Luis ILI Salgado.

H.- La Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E - 062, de fecha 23 de mayo de 2012; y la Resolución de la Dirección de Operaciones (R) N° E – 167 de fecha 11 de diciembre de 2012.

I.- La Resolución del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea (R) N° 5201-118 de fecha 03 de enero de 2013.

J.- Lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley N° 18.948, Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas; en los artículos 153 y siguientes del D.F.L. (G) N° 1 de 1997, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas; en los artículos 431 y 432 del Código de Justicia Militar; en el Reglamento Serie "E" N° 2, "De Disciplina para las Fuerzas Armadas"; en el Reglamento Serie "E" N° 10, "De Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas" y en la Cartilla que Dicta Normas Complementarias al citado Reglamento Serie "E" N° 10; y las facultades que me confiere el Reglamento Serie "E" N° 8, "De Atribuciones de los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas".

II.- CONSIDERANDO:

A.- Que, la presente Investigación Sumaria Administrativa se dispuso con el fin de establecer las causas, circunstancias y responsabilidades habidas en el accidente del avión Casa C-212 N° FACH 966, ocurrido el día 02 de septiembre de 2011 en las proximidades del Aeródromo Robinson Crusoe, como-asimismo, para determinar el monto de la pérdida de la aeronave y demás especies fiscales. Posteriormente, se amplió el objeto de dicha investigación con la finalidad de determinar las eventuales responsabilidades, tanto administrativas como disciplinarias, relacionadas con el proceso formativo y el desempeño profesional como Oficial de la Rama del Aire, del Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) desde su ingreso a la Escuela de Aviación hasta el día del accidente materia de la investigación.

B.- Que, en las Investigaciones Sumarias Administrativas que se instruyen por accidentes de aviación deben investigarse, además de las causas del accidente, todas las materias relacionadas con éste, especialmente las circunstancias y antecedentes de dicho accidente y en particular, lo que dice relación con los pilotos, el estado y mantenimiento de la aeronave, sus condiciones de vuelo y con la planificación, ejecución y control del vuelo siniestrado.

C.- Que, está acreditado en la investigación, que el día 02 de septiembre de 2011 el avión CASA 212 – 300, N° FACH 966, de dotación del Grupo de Aviación N° 8, cuyo Comandante de Aeronave era la Teniente (A) Srta. Carolina Andrea FERNÁNDEZ Quinteros (Q.E.P.D.), cumplía una Misión de Vuelo al Archipiélago Juan Fernández, dispuesta por el Comando de Combate en apoyo a una solicitud de traslado aéreo sin costo, en apoyo de los habitantes de la Isla Juan Fernández, efectuado por el Emprendimiento "Desafío Levantemos Chile". La tripulación la conformaban, además, el Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), quien se desempeñaba como Piloto de la aeronave, el Sargento 1° Sr. Eduardo JONES San Martín (Q.E.P.D.), ingeniero de vuelo, y el Cabo 1° Sr. Edwin NÚÑEZ Rebolledo (Q.E.P.D.), tripulante.

D.- Que, igualmente, se encuentra establecido en autos que aproximadamente a las 19:48 (UTC) del día 02 de septiembre de 2011, estando la referida aeronave en etapa de aproximación al Aeródromo de Robinson Crusoe, se accidentó en las proximidades del mismo precipitándose al mar. A consecuencias de dicho accidente fallecieron, o aún se encuentran desaparecidos, la tripulación y la totalidad de los pasajeros que se encontraban a bordo de la aeronave, quedando ésta totalmente destruida.

E.- Que, está acreditado en la investigación, que los cuatro miembros de la tripulación de la aeronave siniestrada en el vuelo del día 02 de septiembre de 2011, se encontraban física y psíquicamente aptos, de acuerdo a los controles médicos efectuados tanto en el área de Medicina Preventiva como aquella de competencia del Centro de Medicina Aeroespacial (CMAE). De la misma forma, consta en los exámenes médico legales correspondientes, que los miembros de la tripulación no se encontraban bajo los efectos de medicamentos psicotrópicos ni de sustancias que pudiesen afectar su desempeño al momento de ocurrir el accidente.

F.- Que, respecto de la aeronave y de su mantenimiento, el Fiscal en Comisión en la ampliación de su Dictamen concluye que presentaba una condición de aeronavegabilidad que cumplía con los estándares institucionales que le permitió el vuelo y arribo a la zona del aeródromo de Juan Fernández (SCIR); que tenía plena integridad estructural antes de impactar contra el agua; que el combustible remanente al momento de sobrevuelo en SCIR era de 1306,8 libras y que ambos motores y hélices funcionaban correctamente y a potencias propias de una condición de vuelo normal. Todo lo anterior permite concluir que la situación de mantenimiento y la cantidad de combustible a bordo de la aeronave no constituyó la causa del accidente.

G.- Que, en la ampliación de su Dictamen, el Fiscal en Comisión estableció que al momento del sobrevuelo en el sector de Juan Fernández, la aeronave se encontraba dentro de los rangos de peso y centro de gravedad operacionales para la aproximación y aterrizaje establecidos en el Manual de Vuelo del avión CASA 212 S-300, concluyendo, en consecuencia, que el sobrepeso inicial y la configuración del centro de gravedad, no fueron causa del accidente.

H.- Que, se encuentra acreditado que al momento del accidente la referida aeronave se encontraba sobrevolando el Canal entre la Isla Santa Clara y Robinson Crusoe, a una altura estimada no superior a 545 pies.

I.- Que, igualmente, se acreditó que al momento de ocurrir el accidente investigado, existían en el lugar en que éste ocurrió, factores meteorológicos extraordinarios generados por la actividad convectiva postfrontal que afectó el área, debido a la presencia de celulares abiertos que generaron condiciones de cizalle con corrientes verticales descendentes y ascendentes tanto longitudinales como transversales con fuertes cortantes de viento (wind shear), respecto de la trayectoria del vuelo. Tales condiciones meteorológicas sumadas a la orografía de la isla Santa Clara provocaron la pérdida de control y posterior impacto de la aeronave en el mar, en el referido Canal próximo a la Isla Santa Clara, en el denominado Punto Loreto, lo que se sumó al factor contribuyente de sobrevuelo a baja altura determinado por la tripulación.

J.- Que, se ha acreditado que a la época del accidente se encontraba vigente en el Grupo de Aviación N° 8 el "Manual de Fase y Aplicación Táctica del Avión Casa - 212 Serie 300, agregado a fojas 1 y siguientes del Anexo N° 5A, el cual tiene carácter obligatorio para cualquier empleo táctico del aludido material aéreo como es el caso del vuelo materia de esta investigación; de conocimiento y aplicación imperativa para la Comandante de Aeronave y el Piloto del Avión Casa - 212, que establece como parámetros de planificación

obligatoria de todo vuelo, todos aquellos que puedan afectar la operación de la aeronave, en especial el tipo de carga y pasajeros a trasladar; verificación de peso y volumen de la carga; meteorología y NOTAMs tanto del aeródromo de salida, ruta, destino y alternativas; cálculo de performance; selección de ruta y nivel de vuelo y cálculo de combustible, especialmente en operaciones con punto de no retorno, debiendo considerar una hora de combustible sobre el punto de aterrizaje o alternativa. Este Manual además analiza y desarrolla como se deben ejecutar todas las etapas del vuelo, en especial la forma de efectuar todos los tránsitos y aterrizajes y especialmente los despegues y aterrizajes con viento cruzado. Respecto de todos los tránsitos y aterrizajes el señalado Manual impone especialmente el deber de mantener la altura de la aeronave a 1000 pies AGL. Esta constatación permite a éste Comandante en Jefe confirmar que la Institución tenía a la fecha del accidente protocolos obligatorios para todos los pilotos operacionales de ésta aeronave, aplicables a cualquier misión táctica del avión CASA 212 Serie 300, como lo fue el vuelo materia de esta Investigación Sumaria Administrativa, procedimientos que los pilotos se encuentran obligados a cumplir y aplicar. Asimismo, no existen antecedentes en la Investigación que expliquen las razones por las cuales la aeronave al momento del accidente sobrevolaba el Canal próximo a la Isla Santa Clara a una altura, según se indicó, de aproximadamente 545 pies y consiguientemente que tal sobrevuelo tuviere como propósito inmediato el aterrizaje en SCIR. Por lo anterior la constatación de la altitud de vuelo anotada, aisladamente considerada, no constituye una falta de la que se pueda derivar responsabilidad disciplinaria, por cuanto la altura de vuelo superaba los 250 pies mínimos autorizados en la FACH. Por el contrario, tal altitud aproximada de 545 pies, solo podría ser constitutiva de infracción administrativa, si se hubiere acreditado en la Investigación que tal sobrevuelo tenía por finalidad inmediata el aterrizaje en SCIR, pues en tal caso, el Piloto de la Aeronave habría infringido las disposiciones del referido Manual de Fase de mantener la altura a 1000 pies AGL.

K.- Que, en lo que dice relación con la trayectoria profesional en la Fuerza Aérea de Chile del Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), desde su ingreso como Cadete a la Escuela de Aviación, de acuerdo con los antecedentes agregados a la investigación, se debe concluir que su proceso formativo se cumplió de acuerdo a los programas que correspondía aplicarle en las distintas etapas del mismo, no obstante lo cual el Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) presentó deficiencias en su desempeño, las que se evidenciaron principalmente en el año 2008, durante el desarrollo del Curso Táctico de Transporte (CTT). Sin embargo, cabe señalar que el Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.) aprobó los diferentes cursos dentro de los procesos establecidos tanto para las Fases Teóricas como Prácticas de dichos cursos, pudiendo apreciarse un grado de consolidación de todos los conocimientos y experiencias adquiridos en su etapa formativa.

Asimismo, se encuentra acreditado en la investigación, que el referido Oficial cumplió exitosamente los requisitos del Programa de Vuelo del CASA 212, aprobando los exámenes teóricos y prácticos, y sin requerir mayor reforzamiento que el entregado por el propio Programa. En la fase práctica de éste fue calificado con notas que fluctuaron entre un 76,1 % y un 80, 26% y en la fase teórica, entre un 90% y un 100%.

L.- Que, a su turno, con el Resumen de las Calificaciones como Oficial Subalterno del Teniente (A) Sr. Juan Pablo MALLEA Lagos (Q.E.P.D.), se ha acreditado que éste obtuvo nota sobre 6,0 lo que le significó Lista de Clasificación N° 1 (Muy Buena); y, en lo que se refiere al ámbito conceptual, se aprecia que el referido Oficial fue creciendo como persona y profesional, logrando consolidar en buena forma su proceso como oficial y piloto.

M.- Que, agotada la investigación en lo que dice relación con las causas y circunstancias del accidente investigado, corresponde pronunciarse respecto de las responsabilidades disciplinarias en ámbitos de mando y gestión de la Fuerza Aérea, vinculadas a ciertas áreas específicas, en las que se detectaron errores, omisiones e infracciones de

normas y procedimientos institucionales, no estando relacionados con las causas del accidente, fueron debidamente establecidos y acreditados en la investigación.

N.- Que, en relación con el **General de Aviación Sr. Luis Ili Salgado**, cabe señalar que el citado Oficial General se desempeñaba como Comandante del Comando de Combate a la época del accidente del avión CASA 212 N° 966, ocurrido el día 02 de septiembre de 2011, encontrándose actualmente en retiro de la Fuerza Aérea.

Que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5° letras e), f), y j) del Reglamento Serie "A" N° 13, "Orgánico y de Funcionamiento del Comando de Combate", son funciones, responsabilidades y atribuciones principales del Comandante del Comando de Combate, entre otras, establecer y supervisar la instrucción, el entrenamiento el alistamiento y la capacidad operacional de las Unidades subordinadas para el cumplimiento de la misión asignada al Comando de Combate; aprobar, disponer y supervisar la aplicación de las tácticas, técnicas y procedimientos para ejecutar las operaciones aéreas, a fin de obtener y mantener el alistamiento operativo que se determine para las unidades de combate y de apoyo al combate de su dependencia; y disponer el cumplimiento de las políticas y normativa institucional emanadas del nivel superior, controlando su aplicación por parte de las Unidades subordinadas.

Que, en virtud de los hechos acreditados en la investigación, el Fiscal en Comisión propuso respecto del General de Aviación Sr. Luis Ili Salgado la medida disciplinaria "de retiro de la Institución", "por no haber ejercido cabalmente el mando superior del Comando de Combate en lo que respecta a la coordinación de las Brigadas Aéreas que participaron en la operación del avión Casa 212 N° 966, como asimismo por no verificar el cumplimiento de la N.O.F.A. dictada por el propio Comando de Combate".

Que, de acuerdo con lo consignado en el Decreto Supremo (SS.FF.AA) N° 127 de fecha 31 de enero de 2012, al General de Aviación Sr. Luis Ili Salgado se le concedió el retiro voluntario y absoluto del servicio de la Fuerza Aérea, a contar del 01 de enero de 2012, para hacerse efectivo el día 30 de junio de 2012.

Que, en atención a que el Fiscal en Comisión propuso respecto del General de Aviación Sr. Luis Ili Salgado, una sanción que excede las atribuciones disciplinarias de este Comandante en Jefe, corresponde elevar los antecedentes al Sr. Ministro de Defensa Nacional, conjuntamente con los descargos del citado Oficial General, presentados tanto respecto del Dictamen Fiscal como de la Ampliación del mismo.

Ñ.- Que, respecto del **General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo**, cabe hacer presente que a la fecha de ocurrir el accidente del avión CASA 212 N° 966, se desempeñaba como Comandante en Jefe de la IIª Brigada Aérea, encontrándose actualmente en retiro de la Institución.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° letra d.- del Reglamento Serie "A" N° 50, "Orgánico y de Funcionamiento de la IIª Brigada Aérea", una de las funciones y responsabilidades básicas del Comandante en Jefe de dicha Brigada Aérea, es la de conducir las operaciones aéreas de los medios orgánicos, de los asignados y de aquellos que se encuentren en tránsito en su zona jurisdiccional.

Que, con el mérito de los antecedentes allegados a la investigación, el Fiscal en Comisión propuso respecto del General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo, la medida disciplinaria de "retiro de la Institución", "por no haber ejercido el mando y control de la operación aérea del avión Casa 212 N° 966, con fecha 02.SEP. 2011 medio que se encontraba en tránsito en su zona jurisdiccional."

Que, de acuerdo con lo señalado en el Decreto Supremo (SS.FF.AA) N° 293 de fecha 11 de mayo de 2012, al General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo se le concedió, a su solicitud, el retiro voluntario y absoluto de la Fuerza Aérea de Chile a contar del 30 de abril de 2012, para hacerse efectivo el día 30 de octubre de 2012.

Que, en atención a que el Fiscal en Comisión propuso respecto del General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo, una sanción que excede las atribuciones disciplinarias de este Comandante en Jefe, corresponde elevar los antecedentes al Sr. Ministro de Defensa Nacional, conjuntamente con los descargos presentados por el citado Oficial General, al Dictamen Fiscal.

O.- Que, en relación con el **General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono**, cabe señalar que el referido Oficial General se desempeñaba como Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea a la época en que se accidentó el avión CASA 212 N° 966, encontrándose actualmente en retiro de la Fuerza Aérea.

Que, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 8º letra a.- y f.- del Reglamento Serie "A" N° 77, "Orgánico y de Funcionamiento de la Vª Brigada Aérea", el Comandante en Jefe de dicha Brigada tiene como función y responsabilidades básicas, ejercer el mando superior de las Bases y Unidades asentadas en su jurisdicción, como también formular las normas y procedimientos de seguridad aeroespacial conforme a las políticas y disposiciones de nivel superior.

Que, en virtud de los hechos acreditados en la investigación, el Fiscal en Comisión propuso respecto del General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono la medida disciplinaria "de retiro de la Institución", "por no haber ejercido cabalmente el mando superior de su Brigada en lo que respecta a la operación aérea del avión CASA 212 N° 966".

Que, de acuerdo con lo señalado en el Decreto Supremo (SS.FF.AA) N° 295 de fecha 11 de mayo de 2012, al General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono se le concedió, a su solicitud, el retiro voluntario y absoluto de la Fuerza Aérea de Chile a contar del 30 de abril de 2012, para hacerse efectivo el día 30 de octubre de 2012.

Que, en atención a que el Fiscal en Comisión propuso respecto del General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono una sanción que excede las atribuciones disciplinarias de este Comandante en Jefe, corresponde elevar los antecedentes al Sr. Ministro de Defensa Nacional, conjuntamente con los descargos al Dictamen Fiscal presentados por el citado Oficial General.

P.- Que, respecto del **Coronel de Aviación (A) Sr. Luis ACUÑA Robertson**, Comandante del Ala Base N° 1 a la fecha del accidente del avión Casa 212 N° 966, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de "un día de arresto militar con todo servicio", "por no haber mantenido el control sobre las actividades logísticas y administrativas del Grupo de Mantenimiento de esa Ala Base."

El cargo se basa en la responsabilidad asignada al Comandante del Ala Base N° 1, respecto del control logístico de los procesos que ejecutan sus Unidades dependientes, condición que tiene el Grupo de Mantenimiento, y en la circunstancia de estar acreditado en la investigación, que a la fecha del accidente del avión CASA 212 N° 966, existían en el mencionado Grupo, falencias administrativas en el control y llenado de distintos formularios de mantenimiento del sistema de esta aeronave, las que no obstante no afectar la aeronavegabilidad del avión, y consiguientemente su seguridad de vuelo, sí deben llevarse al día porque constituyen un elemento importante dentro del proceso de mantenimiento de la aeronave. Las deficiencias en el llenado de los referidos formularios, implica que no se ejerció

adecuadamente por parte del Comandante del Ala Base N° 1 de la época, el mando y el control de las actividades logísticas del Grupo de Mantenimiento.

En sus descargos, el Coronel de Aviación (A) Sr. ACUÑA cuestiona la formulación del cargo, aduciendo que el objeto de la investigación es “determinar las causas, circunstancias y responsabilidades que provocaron el accidente del avión CASA 212 N° 966 de dotación del Grupo de Aviación N° 8, ocurrido con fecha 02 de septiembre de 2011”, y agrega que la resolución que ordenó la investigación “no consideró otros aspectos o realizar otras investigaciones, que en definitiva no dicen relación con las causas del accidente”. Refuerza su argumento, señalando que el Fiscal en Comisión se ha desviado del objeto del sumario, al entrar a analizar aspectos administrativos ajenos a las causas que provocaron el accidente, lo que permite desvirtuar en los hechos lo estimado por dicho Fiscal, al existir una incoherencia entre lo dispuesto por la resolución que ordena la investigación, lo definitivamente investigado y finalmente lo estimado por el Fiscal.

Esta alegación del Oficial afectado debe desestimarse, toda vez que como se ha manifestado en párrafos precedentes, las investigaciones sumarias administrativas por accidentes de aviación requieren que se investigue, además de los factores técnicos o humanos que pudieron haberlos causado, aquellas circunstancias que rodean los siniestros, estando dispuesto así en la Resolución de la Dirección de Operaciones que ordenó instruir el procedimiento para investigar el accidente sufrido por el avión CASA 212 N° 966, lo que se aprecia en la parte expositiva de la resolución antes referida. En estos términos, la investigación debe comprender, como se señalara, entre otros aspectos, el estado de mantenimiento de la aeronave y las circunstancias relativas a la planificación, ejecución y control del vuelo accidentado, aún cuando tales circunstancias, no hayan tenido incidencia en el accidente.

El argumento que invoca el Coronel de Aviación (A) Sr. ACUÑA, en cuanto a que no se encuentran acreditados hechos que permitan establecer sus responsabilidades respecto de determinadas actividades administrativas debe desestimarse, por cuanto su responsabilidad emana de la obligación de mantener el control sobre las actividades logísticas y administrativas de las Unidades Ejecutivas de su dependencia.

Por consiguiente, estando acreditado en la investigación con el Peritaje de Mantenimiento agregado a esta última, que el Grupo de Mantenimiento a la fecha del accidente del avión CASA 212 N° 966, había incurrido en omisiones administrativas en lo relativo al llenado de distintos formularios de mantenimiento del sistema de dicho avión, no puede cuestionarse la responsabilidad que al Coronel de Aviación (A) Sr. ACUÑA le ha correspondido en tales omisiones, sin perjuicio de hacer efectivas respecto de otros funcionarios las responsabilidades que puedan emanar de ellas.

Este Comandante en Jefe estima que, no obstante las medidas y acciones adoptadas y utilizadas por el Coronel de Aviación (A) Sr. ACUÑA, y descritas en sus descargos, no puede sino concluirse que ellas fueron insuficientes para cumplir a cabalidad la labor de control que le competía como Comandante del Ala Base N° 1.

En otro orden de consideraciones, debe rechazarse por infundado, el vicio del procedimiento alegado por el Coronel de Aviación (A) Sr. ACUÑA, quien invocando un deber de lealtad cuestiona la imparcialidad del Fiscal en Comisión sin dar ningún fundamento para ello, salvo señalar sin mayores argumentos, que “del análisis del expediente sumarial respectivo, se puede constatar que no existe hecho o elemento de juicio objetivo, que permita establecer la existencia del cargo que se le imputa”.

Por último, cabe señalar que de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obra en favor del Coronel

de Aviación (A) Sr. Luis ACUÑA Robertson, la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Q.- Que, respecto del **Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone**, actualmente en retiro de la Institución, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de “repreñión”, en su carácter de Jefe del Estado Mayor de la Vª Brigada Aérea, “por no haber elaborado los procedimientos necesarios para el mando y control efectivo de las aeronaves de la Vª Brigada Aérea y que operen fuera de su zona jurisdiccional, como asimismo, por no haber difundido a nivel de la Vª Brigada Aérea, la N.O.E.- IIª/OBS-5, Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea.”

El cargo se basa en el incumplimiento de la Norma Operacional Fuerza Aérea -NOFA-, que dispone que las Brigadas Aéreas deberán dictar normas o procedimientos sobre la operación de aeronaves que pertenezcan a la Brigada y que operen en otra zona jurisdiccional.

En este caso, el Fiscal en Comisión consideró, por una parte, que la Vª Brigada Aérea incumplió este mandato al no dictar un procedimiento que normara tal situación, función que reglamentariamente recae en el Jefe del Estado Mayor de la Brigada y que es relevante para establecer la relación de mando y el ámbito de control de las aeronaves en tránsito, y por otra parte, que está acreditado en la investigación que los pilotos de la Vª Brigada Aérea desconocían la N.O.E IIª/OBS-5, “Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea”, al no haberse difundido a nivel de la mencionada Brigada la referida NOE, función que igualmente era de responsabilidad del Jefe de Estado Mayor.

El Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE impugna en su escrito de descargos, en primer término, la decisión de la Fuerza Aérea de Chile de dar a conocer a la opinión pública lo que califica como “elementos y proposiciones vitales contenidos en el Dictamen Fiscal”, acción que en su opinión, infringe las normas del Reglamento Serie “E” N° 10, “De Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas” y aquellas del Reglamento de Disciplina, a la vez que, según manifiesta, constituye un grave atentado a su derecho constitucional a la honra.

Sobre lo argumentado por el Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE, respecto de la publicidad de parte del dictamen, cabe manifestar, que la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, conociendo un Recurso de Protección, Ingreso Corte N° 15.725 del año 2012, interpuesto por el Coronel de Aviación (R) Sr. Guillermo Castro Guzmán, planteando este mismo reclamo, declaró en la sentencia de fecha 05 de julio del año en curso, la que se encuentra ejecutoriada, que de acuerdo con los antecedentes del proceso era evidente que la actuación de la Fuerza Aérea de Chile, de dar publicidad a la parte estimativa del dictamen fiscal, se encuentra dentro de la esfera de sus atribuciones legales contenidas en la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, Ley Sobre Acceso a la Información Pública y Ley de Bases de los Procedimientos Administrativos.

Manifiesta además el Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE, que le llama la atención que se propongan sanciones a su respecto, ya que la resolución que ordenó instruir la investigación disponía que el Fiscal en Comisión investigara las causas, circunstancias y responsabilidades que provocaron el accidente del avión CASA 212 N° 966, la que está incompleta y por lo tanto requiere que se reabra para agotar las diligencias.

En relación con lo anterior, cabe hacer presente que la objeción del Oficial afectado se encuentra debidamente aclarada en el Considerando A.- números 3, 4 y 5 de la Resolución N° 062 de la Dirección de Operaciones, citada en el literal H) de la parte expositiva de la presente resolución, y que este Comandante en Jefe comparte en toda su extensión.

En lo que se refiere específicamente a los cargos formulados, hay que señalar que los argumentos expuestos por el Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE, en opinión de este Comandante en Jefe, no aportan elementos de convicción que permitan desvirtuarlos.

En efecto, en primer término, el citado Oficial describe diversas acciones llevadas a cabo en el ejercicio de su cargo, para luego argumentar que en diciembre de 2007 se derogó la Norma V^a OPS 22 "Disposiciones para las Operaciones Temporales de las Unidades de Vuelo de la V^a Brigada en otras Brigadas", por lo que estima "que el proceso sumarial definitivamente no se ajusta a la realidad en este asunto al señalar que no se había elaborado este procedimiento, el que sí fue elaborado en su oportunidad y que por razones indeterminadas fue posteriormente derogado". Agrega, que habiendo ocurrido la derogación con mucha antelación a la fecha en que asumió la Jefatura del Estado Mayor de la V^a Brigada Aérea, las eventuales responsabilidades afectarían a los Oficiales que le antecieron en dicho cargo, antes de afectarlo a él. En el mismo sentido, arguye respecto de la no difusión o distribución de la NOE II^a/OBS-5 (OPS5) referida al "Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la II^a Brigada Aérea".

El argumento invocado por el Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE, no altera la circunstancia que la V^a Brigada Aérea no tenía a la fecha del accidente investigado un procedimiento vigente que regulara las operaciones de sus aeronaves operando en otra zona jurisdiccional, con lo cual no se dio cabal cumplimiento a la función prevista en el artículo 34 letra c) del Reglamento Serie "A" N^o 77, "Orgánico y de Funcionamiento de la V^a Brigada Aérea", de elaborar, actualizar, modificar y publicar, entre otros, los procedimientos internos de la Brigada Aérea que permita el cumplimiento de la normativa y planificación superior.

En cuanto a la alegación del Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE, de que derivado de otras obligaciones tuvo escaso tiempo para actualizar y desarrollar normas y planes, habiendo cumplido sin observaciones las actividades no planificadas, cabe señalar que ella será debidamente considerada por esta autoridad al resolver.

Debe precisarse, que este Comandante en Jefe comparte la conclusión del Oficial afectado manifestada en la parte final de sus descargos, en cuanto a que la existencia del procedimiento para la operación de aeronaves de la V^a Brigada Aérea en la jurisdicción de otras Brigadas, así como haber distribuido la N.O.E. -II^aOPS/-5, "Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la II^a Brigada Aérea", no habría evitado el accidente del avión CASA 212, ya que, efectivamente, dicha circunstancia no tiene directa relación con las causas del accidente.

No obstante lo anterior, y como se ha precisado en párrafos precedentes de la presente resolución, las investigaciones sumarias administrativas por los accidentes de aviación requieren que se investiguen no sólo los factores técnicos o humanos que pudieron haberlos causado, sino también aquellas circunstancias y hechos, como es el caso, que rodean los siniestros, aunque éstos no hayan tenido incidencia en el resultado.

En lo que respecta a la sanción que le fuera propuesta al Coronel de Aviación (A) Sr. CARBONE, cabe hacer presente que la reprensión, sanción de quinto grado, no constituye la medida disciplinaria de mayor grado susceptible de aplicarse a un Oficial Superior, como lo sostiene él en sus descargos, toda vez que en el Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas está prevista expresamente la posibilidad de aplicar a esta categoría de Oficiales, medidas disciplinarias de hasta el séptimo grado.

Finalmente, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, se hace presente que obra en favor del Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Que, de acuerdo con lo señalado en el Decreto Supremo (SS.FF.AA) N° 387 de fecha 04 de julio de 2012, al Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone se le concedió, a su solicitud, el retiro de la Institución a contar del 25 de julio de 2012, para hacerse efectivo el 25 de octubre de 2012.

R.- Que, respecto del **Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán**, actualmente en retiro de la Fuerza Aérea, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de “un día de arresto militar con todo servicio”, en su carácter de Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate, “por no haber elaborado las normas operativas que permitan el eficiente desarrollo de las actividades de vuelo y la coordinación y control expedita y segura del desarrollo de las operaciones en que se encuentren involucradas más de una Brigada Aérea”.

El cargo se fundamenta en que con la conducta descrita se infringieron las disposiciones del artículo 16 letras c) y f) del Reglamento Serie “A” N° 13, “Orgánico y de Funcionamiento del Comando de Combate”, que dentro de las funciones, responsabilidades y atribuciones principales del Jefe de Estado Mayor establece: a) la de elaborar y actualizar las normas operativas que permitan el eficiente desarrollo de las actividades de vuelo; y b) aquella de coordinar y controlar el desarrollo de las actividades operativas en que se encuentren involucradas más de una Brigada Aérea.

En sus descargos, el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO solicita que se “dicte sentencia absolutoria” a su favor, basado en que él cumplió a cabalidad las funciones de Jefe de Estado Mayor del Comando de Combate, imputándosele injustamente responsabilidad por un supuesto incumplimiento en las tareas y funciones asignadas al cargo que desempeñaba.

Al respecto, el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO rebate lo señalado por el Fiscal en Comisión, en cuanto a que si bien la IIª Brigada Aérea cuenta con el N.O.E.-II/OBS-5, que regula el “Ingreso y Salida de aeronaves institucionales a la Zona Jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea”, y con el N.O.E.II/OBS-15, “Disposiciones para el Control del Movimiento Aéreo Institucional en el Área Jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea”, ninguno de ellos cumple con la exigencia de la N.O.F.A en el sentido de regular exclusivamente la operación de aeronaves que no pertenezcan a la IIª Brigada Aérea y que operen en su zona jurisdiccional. Asimismo, el citado Oficial refuta la aseveración del Dictamen Fiscal, en cuanto a que la Vª Brigada Aérea no dictó el procedimiento que regulara la operación de sus aviones en otra Brigada Aérea, como lo requiere la N.O.F.A.

Alega el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO, sin aportar mayores antecedentes de convicción que respalden su alegación, que no es efectivo que haya existido falta de control por parte del Comando de Combate en la ejecución de la N.O.F.A., por cuanto dicho Comando, y en especial su Jefe de Estado Mayor, en todo momento efectuaron las tareas de control y fiscalización de la normativa institucional respecto de las Brigadas y Unidades bajo su jurisdicción, que es sobre quienes recae la obligación de tener Normas o Procedimientos.

Respecto al control y fiscalización de la correcta ejecución de las normas pertinentes, agrega el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO, que “el Comando de Combate, a través de su Jefe de Estado Mayor a la época de esta investigación, ha dado permanente, cabal

y estricto cumplimiento a sus obligaciones funcionarias”, afirmación que respalda enumerando a continuación diversos documentos oficiales emanados del Comando de Combate.

Los documentos citados por el referido Oficial en sus descargos, se refieren a visitas inspectivas efectuadas a las Unidades dependientes, video conferencia con las Brigadas Aéreas sobre diversas materias operacionales, y requerimiento a las Brigadas sobre actualización de procedimientos de la Unidad y su cumplimiento, entre otras materias.

Sobre este último tópico, manifiesta el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO, que las Brigadas informaron que se da cumplimiento a la normativa operacional vigente, por lo que expresa que “No puede ni debe, el Jefe de Estado Mayor, dudar de lo informado oficialmente por las diferentes Brigadas, por lo tanto, si ellas informan que se da cumplimiento a la normativa operacional vigente, con ello es suficiente para dar por cumplida su labor”. De lo anterior, es dable concluir que el citado Oficial reconoce que no verificó la información dada por las Brigadas, asumiéndola como suficiente.

Alega además el referido Oficial, que él en su condición de Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate, no podía saber “sobre la eventual falta de cumplimiento de normas operacionales en las respectivas Unidades bajo su mando”, ya que en ninguna de las Actas de Entrega de Mando al asumir dicho cargo se informó sobre observaciones o temas pendientes sobre tales materias, lo que le permitió presumir que las normas y procedimientos operacionales efectivamente se encontraban al día, avocándose “a realizar su función de control y fiscalización, de acuerdo a las normas básicas de diligencia profesional, según la racionalidad del cargo”. Con esta última afirmación, el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO está reconociendo implícitamente que no fiscalizó el cumplimiento de las referidas normas operacionales.

Además, el citado Oficial hace presente “las precarias condiciones de personal” con las que contaba el Comando de Combate para realizar las labores encomendadas, señalando que él desarrolló de manera simultánea el cargo de Jefe de Estado Mayor y Jefe de la División de Operaciones y precisando que ambos cargos deben ser cubiertos por oficiales titulares, de manera individual, con el objeto de ejercer un correcto desempeño en cada una de las funciones, reconociendo que el Estado Mayor del Comando de Combate, “carecía del personal necesario para dar cumplimiento cabal y de manera eficiente a las funciones de fiscalización y control”.

En opinión de este Comandante en Jefe, los argumentos esgrimidos por el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO no desvirtúan el cargo formulado, ya que los hechos acreditados en la investigación demuestran que al no existir la normativa pertinente, no se coordinó ni controló adecuadamente el desarrollo de las actividades operativas en que intervinieron la II^a y la V^a Brigada Aérea.

Así, no resulta aceptable la explicación dada por el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO en el sentido que nadie tiene la “capacidad sobrenatural para conocer la totalidad de la documentación existente y menos aquella de larga data”, y que para dar cumplimiento real y efectivo a sus funciones como Jefe de Estado Mayor del Comando de Combate “dicho Oficial se avoca al conocimiento y estudio de las Actas de Entrega y a las observaciones o proposiciones establecidas por las inspectorías y fiscalizaciones que permanentemente realiza la Inspectoría General de la Fuerza Aérea a las diferentes organizaciones, Unidades y Reparticiones de la Institución y, si estas no arrojan novedades, se estima que no existen problemas a procedimientos o normas que se encuentran vigentes”.

En efecto, de la descripción del cargo de Jefe de Estado Mayor del Comando de Combate, contenido en el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de dicha

Alta Repartición, se desprende claramente que su misión implica una constante labor de supervisión de la vigencia y aplicabilidad de las normas que regulan las actividades operativas que involucran a más de una Brigada, lo que malamente puede ejecutarse con la sola revisión de las actas de entrega y auditorías efectuadas por la Inspectoría General de la Institución. Por el contrario, los cometidos descritos para el referido cargo, sólo pueden satisfacerse mediante una acción proactiva y permanente de quien lo detenta, lo que no se acreditó en el caso de autos.

Solicita el Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO, que en el evento que se estime que tiene algún grado de responsabilidad, se apliquen las atenuantes establecidas en las letras c) y d) del artículo 36 del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, esto es la conducta anterior y servicios prestados, y el desempeño de un cargo o función superior a su grado.

Que, a este respecto, cabe señalar que de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obra en favor del Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán, la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Por otra parte, y en lo que se refiere a la atenuante de desempeño de un cargo o función superior a su grado, que invoca el citado Oficial en sus descargos, debe hacerse presente que dicha circunstancia atenuante no resulta aplicable al Coronel de Aviación (A) Sr. CASTRO, ya que si bien el mencionado Oficial desempeñó de forma simultánea dos cargos, ninguno de ellos requería estar en posesión de un grado superior al que él detentaba.

Que, de acuerdo con lo señalado en el Decreto Supremo (SS.FF.AA) N° 739 de fecha 17 de octubre de 2011, al Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán se le concedió, a su solicitud, el retiro voluntario y absoluto del servicio de la Fuerza Aérea a contar del 02 de enero de 2012, para hacerse efectivo el día 02 de abril de 2012. El referido decreto fue modificado por el Decreto Supremo (SS.FF.AA.) N° 24 de fecha 02 de enero de 2012, en el sentido de establecer que la fecha de retiro efectivo del citado Sr. Oficial es el 02 de enero de 2012.

S.- Que, en relación con el Comandante de Grupo (A) Sr. César PINEDA Troncoso, es dable señalar que el citado Oficial se desempeñaba como Comandante del Grupo de Aviación N° 8, a la época del accidente del avión CASA 212 N° 966 ocurrido el día 02 de septiembre de 2011.

Que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6° letras a.-, f.- y g.- del Reglamento Serie "A" N° 80, "Orgánico y de Funcionamiento del Grupo de Aviación N° 8", son funciones de la Comandancia del aludido Grupo de Aviación, entre otras, ejercer el mando operativo, administrativo y logístico de la Unidad, para el cumplimiento de la misión y tareas asignadas; disponer las medidas de seguridad militar y aeroespacial tendientes a preservar los recursos humanos y materiales bajo su mando, complementando las emanadas de la Vª Brigada Aérea; y velar por el estricto cumplimiento de todas las disposiciones, reglamentos y órdenes vigentes por parte del personal de dotación de la Unidad.

Que, en virtud de los hechos acreditados en la investigación, el Fiscal en Comisión propuso respecto del Comandante de Grupo (A) Sr. César PINEDA Troncoso la medida disciplinaria "de retiro de la Institución", "por no cerciorarse efectivamente de la correcta planificación del vuelo del avión Casa 212 N° 966 el día 2 de septiembre de 2011, en especial con relación a los factores del peso, operación con punto de no retorno y no uso de estanques sub-alares, como asimismo, por no haber adoptado las medidas de seguridad aeroespacial de carácter preventivo como es el caso del I.R.O. y del uso de traje anti-inmersión".

Que, en atención a que el Fiscal en Comisión propuso respecto del Comandante de Grupo (A) Sr. César PINEDA Troncoso, una sanción que excede las atribuciones disciplinarias de este Comandante en Jefe, corresponde elevar los antecedentes al Sr. Ministro de Defensa Nacional, conjuntamente con los descargos al Dictamen Fiscal presentados por el citado Oficial.

T.- Que, el Fiscal en Comisión en su dictamen propuso respecto del Jefe del Estado Mayor y Jefe del Departamento de Operaciones de la IIª Brigada Aérea, **Comandante de Grupo (A) Sr. Germán OLAVE Díaz**, la medida disciplinaria de “reprensión”, “por no haber elaborado los procedimientos necesarios para el mando y control efectivo de las aeronaves que no pertenezcan a la IIª Brigada Aérea y que operen en su zona jurisdiccional, así como por no haber ejercido adecuadamente su función como supervisor del C.O.A. de la IIª Brigada Aérea”.

Que, en sus descargos, y en relación al primero de los cargos formulados, el Comandante de Grupo (A) Sr. Germán OLAVE Díaz manifiesta que durante el año 2009 se desempeñó como Jefe de Operaciones de la IIª Brigada Aérea y, que en sus funciones como tal, y de acuerdo con la NOFA 2003 del Comando de Combate junto a la NOFA 2005 de la mencionada Brigada Aérea, no sólo elaboró los Procedimientos NOE IIª/OPS-5 “Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la IIª B.A.” y NOE-IIª/OPS-15 “Disposiciones para el Control del Movimiento Aéreo Institucional en el Área Jurisdiccional de la IIª B.A.”, sino que elaboró un total de 42 procedimientos “todos alineados a la NOFA 2003 en comento y derivados de la NOFA 2005 de la propia IIª Brigada”, concluyendo en consecuencia, “que el trabajo se realizó”.

Agrega, el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, que “queda de manifiesto y probado”, de acuerdo con lo expresado en la letra D N° 3 de la parte Considerativa del Dictamen, que los procedimientos citados, “regulan y orientan, no tan solo la operación y entrenamiento de los medios de la IIª Brigada Aérea, sino que también consideran la operación de aeronaves que no pertenecen a la IIª Brigada Aérea”.

Los argumentos esgrimidos por el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, no desvirtúan el primer cargo formulado, ya que si bien se dictó la NOE IIª/OPS-5 “Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la IIª B.A.”, ella no regula de manera exclusiva la operación de las aeronaves que no pertenecen a la IIª Brigada Aérea y que operan en su zona jurisdiccional, como lo disponía la NOFA 2003 en la letra B) N° 6 letra b), al señalar que las Brigadas Aéreas debían tener Normas o Procedimientos sobre determinados tópicos, dentro de los cuales está la “Operación de aeronaves que no pertenezcan a la Brigada y que operen en su zona jurisdiccional”.

En efecto, tal como lo expresa el título de la NOE IIª/OPS-5, este procedimiento regula el ingreso y salida de aeronaves institucionales a la zona jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea y el apoyo logístico y administrativo, y no el aspecto operacional de tales aeronaves.

Esta circunstancia fue reconocida por el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, en su declaración agregada a fojas 1545 del expediente, quien ante la consulta del Fiscal en Comisión respecto a si existía un documento en el área de operaciones de la Brigada, que considerara la operación de aeronaves de otras Brigadas en su jurisdicción, manifestó que “sólo en tránsito, pero no operando dentro de la zona jurisdiccional”, agregando que la NOE “no establece tareas para las Unidades en tránsito o desplegadas de otras Brigadas en la IIª Brigada Aérea”.

Además, en la misma declaración el afectado expresó que el día 02 de septiembre de 2011, fecha del accidente del CASA 212, no existían instrucciones escritas respecto a quienes debían presentarse las tripulaciones, sobre la verificación del Plan de Vuelo y la meteorología, etc.

Respecto a la NOE-IIª/OPS-15 "Disposiciones para el Control del Movimiento Aéreo Institucional en el Área Jurisdiccional de la IIª B.A.", su "Propósito" indica que es "Establecer las disposiciones administrativas para que esta Brigada cuente con la información actualizada del movimiento aéreo institucional dentro o fuera del área de su jurisdicción", con lo cual queda claro que la naturaleza de sus disposiciones no es operacional como lo exigía la NOFA 2003, debiendo considerarse, además, que la distribución del documento no consideró a ninguna de las otras Brigadas.

Es así que, este Comandante en Jefe estima que los argumentos esgrimidos por el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, no desvirtúan el cargo que se le formulara como Jefe del Estado Mayor de la IIª Brigada Aérea, por no haber elaborado los procedimientos necesarios para el mando y control efectivo de las aeronaves que no pertenezcan a la referida Brigada y que operen en su zona jurisdiccional.

En lo que se refiere al cargo de no haber ejercido adecuadamente su función como Supervisor del COA de la IIª Brigada Aérea, el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE manifiesta que el Departamento de Operaciones del Estado Mayor de la IIª Brigada Aérea a su cargo, ha mantenido de manera permanente el control y supervisión de las actividades aéreas, tanto institucionales como extra-institucionales, como también hace cumplir el monitoreo de vuelos con características VIP, de apoyo al gobierno, antártico y especiales.

Respecto de la obligación que tenía como Supervisor del Centro de Operaciones Aéreas -COA- de la IIª Brigada Aérea, en su calidad de Jefe del Departamento de Operaciones, en el sentido de haber garantizado el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la NOE IIª/SMC-1, referidas al plan de vuelo, al control positivo, y derivado del mismo, el aviso oportuno a las autoridades correspondientes, el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE expresa en sus descargos, que el Departamento de su dependencia ha mantenido de manera permanente el control y supervisión de las actividades aéreas tanto institucionales como extra institucionales. Agrega, que "también hace cumplir el monitoreo de vuelos con características VIP, de apoyo a gobierno, antártico y especiales, ya que mediante la normativa, se "Garantiza" que el correcto accionar de las tripulaciones aéreas, genera la debida retroalimentación al propio Centro de Operaciones Aéreas, generándose así, un control positivo".

Continúa argumentando el citado Oficial, que la labor de supervisión de las actividades del COA se encuentra detallada en el artículo 48 letra g) del Reglamento Orgánico y de Funcionamiento - ROF - de la IIª Brigada Aérea, norma que en ninguna parte establece la presencia física del Jefe del mencionado Departamento de Operaciones, sino que dispone la "Mantenimiento y actualización de los procedimientos que permitan el eficiente funcionamiento de las organizaciones", lo que en su concepto ha quedado comprobado que fue así de manera permanente. Esta última afirmación, que por lo demás no respalda con ningún hecho o documento, pugna con las conclusiones que se extraen de antecedentes allegados a la investigación, especialmente de algunas declaraciones prestadas tanto por el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, como por el Supervisor del COA, Cabo 1º Sr. César Hinojosa y el Cabo 1º Sr. Mauricio Alegría.

En efecto, de las declaraciones prestadas por el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, a fojas 174 y 175 y fojas 1544 y 1545, se desprende que este Oficial no tenía cabal conocimiento del cumplimiento de la normativa del sistema de mando y control, ya que en

primera instancia declaró que el COA “solo recepciona el plan de vuelo por el sistema aeronáutico, de que fue cursado a través del mesón de Operaciones Base en este caso, pero también puede gestionarlo con aeronáutica” y posteriormente, en una segunda declaración, expresó que correspondía al Puesto de Mando chequear, controlar, supervisar y hacer recomendaciones respecto del plan de vuelo. De este modo, puede apreciarse la falta de claridad sobre lo que está normado y lo que debe cumplir el Puesto de Mando. Tampoco pudo el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, explicar claramente la función que él tenía como Jefe del Departamento de Operaciones cuando se le interrogó al respecto, aludiendo a una tarea táctica al señalar que “diariamente recibe la programación de vuelo de las diferentes Unidades Tácticas y de manera permanente le da instrucciones de detalle respecto de los itinerarios, pasajeros y carga de esas Unidades y de aquellas que se encuentran en tránsito, respecto de las tareas específicas de control”.

No obstante, que el Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE sostiene en sus descargos que existía una permanente supervisión de las actividades del COA, y que para ello no se requiere la presencia física, lo cual es efectivo por cuanto las responsabilidades pueden delegarse, no es menos cierto que el jefe debe cerciorarse que esas responsabilidades se plasmen en documentos normativos y que ellos se cumplan, lo que en la especie no ha ocurrido, como se deduce de la declaraciones prestadas por el Cabo 1º Sr. Mauricio Alegría Castillo y por el Cabo 1º Sr. César Hinojosa Carrasco a fojas 176 y 177 de autos, respectivamente, de las que se infiere que no se realizaron algunas acciones que debió haber llevado a cabo el COA dentro de su función de control. Así, por ejemplo, no se exigió que constara el Punto de No Retorno en el plan de vuelo como tampoco se tomó contacto directo con la tripulación del CASA 212, no obstante que está establecido que el COA debe llamar a la tripulación.

De esta forma, resulta irrelevante la alegación del Comandante de Grupo (A) Sr. OLAVE, en el sentido que al haber estado comisionado en el extranjero entre el 29 de agosto y el 02 de septiembre de 2011, fue reemplazado por sucesión de mando por el Comandante de Escuadrilla (A) Sr. Arnoldo Passalaqua, quien a su vez debió cumplir una comisión en vuelo logístico entre la mañana del 01 de septiembre y la tarde del 02 del mismo mes, por lo que también por estricta sucesión de mando, se desempeñó el Capitán de Bandada (DA) Sr. Ariel Fuentes Silva.

Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letras c) y d) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obran en favor del Comandante de Grupo (A) Sr. Germán OLAVE Díaz, las circunstancias atenuantes de buena conducta anterior y el haberse desempeñado en un cargo o función superior a su grado, al haber sido designado Jefe del Estado Mayor de la IIª Brigada Aérea pese a que dicho cargo, de conformidad con el artículo 35 del citado Reglamento Serie “A” N° 50, “Orgánico y de Funcionamiento de la IIª Brigada Aérea”, debe ser servido por un Oficial Superior.

U.- Que, respecto del **Comandante de Grupo (I) Sr. José Manuel ORTIZ Ortiz**, actualmente en retiro de la Institución, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de “un día de arresto militar con todo servicio”, “por no haber cumplido cabalmente con sus obligaciones como Comandante del Grupo de Mantenimiento del Ala Base N° 1”.

El cargo se formuló en razón que con el Peritaje de Mantenimiento se encuentra acreditado en la investigación, que a la fecha del accidente del avión CASA 212 N° 966, el Grupo de Mantenimiento mantenía omisiones administrativas respecto al control y llenado de diversos formularios de mantenimiento del sistema del avión en referencia, omisiones éstas que si bien no afectaron la aeronavegabilidad de dicha aeronave, y por consiguiente su seguridad de vuelo, constituyen un aspecto importante en el proceso de mantenimiento.

En su escrito de descargos, el Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ alega que, en su caso, no se ha respetado el debido proceso al haberse hecho público el Dictamen Fiscal sin que se hubieran terminado todas las instancias del proceso sumarial, infringiendo así lo dispuesto en el Reglamento Serie "E" N° 10, "De Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas". Agrega que, si bien tuvo la posibilidad de leer por poco tiempo el expediente, se le negó copia del Informe del Peritaje, lo que en su opinión es relevante para disponer de todos los antecedentes que le permitieran formular los descargos con mayores fundamentos. El citado Oficial reconoce que "esta situación si bien es cierto se ajusta a lo establecido en el propio Reglamento Serie "E" N° 10, sin embargo, al menos resulta injusto e incongruente, ya que por una parte se vulneró el Reglamento para hacer público el Dictamen por los medios de comunicación del país y no se pudo vulnerar para poder efectuar una legítima defensa".

En lo que se refiere a la alegación de haberse vulnerado el debido proceso por el hecho de haberse publicado el Dictamen Fiscal, cabe señalar que ésta debe desestimarse, toda vez que lo que se hizo público en el sitio web institucional, en atención a la conmoción que generó el accidente investigado, fue sólo la "parte estimativa" de dicho dictamen, que no tiene carácter resolutivo, sino que constituye la opinión del Fiscal en Comisión, y que sólo contiene las "Proposiciones" que éste efectúa, solicitando a quien dispuso instruir la investigación que se absuelva o sancione a quienes aparezcan como responsables o inculpados.

Cabe agregar a este respecto, que la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, en fallo ejecutoriado del Recurso de Protección, Rol Ingreso Corte N° 15725-2012 del año 2012, interpuesto por el Coronel de Aviación (R) Sr. Guillermo Castro Guzmán, quien estimó vulnerados los derechos garantizados en el artículo 19 números 1 y 4 de la Constitución Política de la República, precisamente por haberse publicado en los portales institucionales del Ministerio de Defensa Nacional y de la Fuerza Aérea de Chile, la formulación de cargos efectuada en la Investigación Sumaria Administrativa instruida con motivo del accidente del avión CASA 212 N° 966, determinó "que queda en evidencia que tanto la actuación de la Fuerza Aérea de Chile, como del Ministerio de Defensa Nacional se encuentra dentro de la esfera de sus atribuciones legales contenidas en el inciso segundo del artículo 13 de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, en el artículo 5 de la ley Sobre Acceso a la Información Pública y en el artículo 16 de la Ley de Bases de los Procedimientos Administrativos y están amparadas, además por la Constitución Política de la República en sus artículos séptimo y octavo". Agrega el fallo, en lo que interesa, que la actuación de la Fuerza Aérea de Chile no podría tacharse de ilegal ni arbitraria "pues claramente no obedece a la sinrazón o al mero capricho sino que se enmarca dentro de los límites de la razonabilidad dado el contexto en el cual se sucedieron los hechos que dan origen a la investigación sumarial".

Por otra parte, en lo que se refiere a la denegación de la copia del Informe del Peritaje, debe precisarse que tal aseveración resulta infundada ya que no hay constancia en autos, de que el Comandante de Grupo (I) Sr. José Manuel ORTIZ Ortiz haya presentado una solicitud de copia del referido documento.

En efecto, a fojas 2574 del expediente, se encuentra agregada copia del correo electrónico de fecha 04 de mayo de 2012, mediante el cual el Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ solicitó una prórroga hasta el 14 de mayo "para analizar el expediente y elaborar los descargos", comunicación en la que no requiere copia del Informe del Peritaje, que según alega, se le denegó y sin que en autos exista algún otro antecedente en tal sentido, presentado posteriormente por el recurrente.

Además, el Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ alega que él no tuvo conocimiento que “estaba siendo imputado, como tampoco de los cuestionamientos a su gestión que dieran lugar a una sanción”, alegación ésta, que no concuerda con los antecedentes de la investigación en la que se encuentra agregada su declaración de fojas 1471, prestada el 09 de abril de 2012 bajo la fórmula “exhortado a decir verdad”, que de acuerdo con el citado Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas, es la forma como declaran los inculcados o afectados en una investigación de tal naturaleza.

Por otra parte, resulta infundado el cuestionamiento que hace el recurrente a la metodología empleada en el Peritaje, toda vez que tal juicio no se respalda con ningún antecedente, constituyendo por ende, sólo una opinión personal.

En lo que se refiere a la alegación del recurrente, respecto a la botella de oxígeno portátil N° 176965SC-L, que se encontraba cumplida desde el mes de Junio de 2011, y cuyo registro de mantenimiento se incorporó en el Parte III con fecha 18 de agosto de 2011, cabe manifestar que el registro tardío en el Parte III se efectuó para respaldar la solicitud que ya estaba cursada, sin que sea un argumento válido para justificar tal omisión, que la documentación se encontraba en ENAER, toda vez que esta debería haber estado bajo la supervisión de la Unidad.

En cuanto a los indicadores de descarga de los motores, que el Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ alega que fueron reemplazados en diciembre de 2009 y por lo tanto vencían en diciembre de 2014, cabe manifestar que si bien en el formulario de Parte V aparecen registrados como cambiados, en el Peritaje de Mantenimiento no se comprobó la existencia del documento que acredita el cambio.

En lo relativo al ingreso incorrecto de las horas de los motores, el Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ cuestiona la conclusión del Peritaje, aduciendo que ello se ajustó a lo que establece el Manual de Administración de Mantenimiento, Serie “C” N° 66-1, el que consigna que en el formulario B14-MANT-0041F, debe anotarse el tiempo de funcionamiento que posee el accesorio al ser instalado desde su último trabajo de depósito o reacondicionamiento, y en este caso, al haber sido instalados los motores con posterioridad a su overhaul, correspondía registrar como “0 horas”. A este respecto, debe precisarse que el referido Manual Serie “C” 66-1, establece que se debe registrar en un formulario 041 para el motor y sus accesorios, debiendo considerar además una columna adicional para llevar el control del tiempo total en tierra y taxeo, lo que no se hizo.

En relación con la solicitud de designación de nuevos peritos, formulada por el Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ, ésta debe ser desestimada, por cuanto en opinión de este Comandante en Jefe, los peritajes ordenados y efectuados satisfacen los fines de la investigación.

Respecto a las alegaciones del Comandante de Grupo (I) Sr. ORTIZ, referidas al exceso de carga de trabajo, a las auditorías realizadas, al déficit de personal especializado en el área de mantenimiento, este Comandante en Jefe expresa que las tomará en consideración al resolver, teniendo presente, además, que de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obra en favor de este Oficial, la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Que, de acuerdo con lo señalado en el Decreto Supremo (SS.FF.AA) N° 360 de fecha 13 de junio de 2012, al Comandante de Grupo (I) Sr. José Manuel ORTIZ Ortiz se le aceptó a su solicitud, la renuncia voluntaria al empleo, presentada con fecha 03 de julio de 2012, quedando en situación de retiro temporal de la Institución, a contar de esa fecha.

V.- Que, respecto del **Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SÁNCHEZ Pizarro**, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de “dos días de arresto militar con todo servicio”, “por no haber cumplido cabalmente con sus obligaciones como Jefe de la Plana Mayor del Grupo de Mantenimiento del Ala Base N° 1”.

El cargo se funda en la existencia de omisiones administrativas relativas al control y llenado de distintos formularios de mantenimiento del sistema del avión CASA 212 N° 966, que es el medio idóneo y seguro de mantener al día el registro de mantenimiento de las aeronaves, ya que de acuerdo con el Reglamento Serie “A” N° 76, “Orgánico y de Funcionamiento del Ala Base N° 1”, con el Reglamento de Régimen Interno del Grupo de Mantenimiento de dicha Ala Base, y con el Manual Serie “C” N° 66-1, “De Administración de Mantenimiento”, corresponde al Jefe de la Plana Mayor del Grupo de Mantenimiento la función de controlar y supervisar las actividades de dicha Plana Mayor.

El Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SÁNCHEZ Pizarro, en sus descargos expresa que, según se desprende de la Resolución de la Dirección de Operaciones que ordenó instruir esta Investigación Sumaria Administrativa, su objeto no es otro que el de determinar las causas, circunstancias y responsabilidades que provocaron el accidente del avión CASA C-212 N° FACH 966, como asimismo, el determinar el monto de la pérdida de la aeronave y las demás especies fiscales.

En relación con lo anterior, cabe hacer presente, como se ha expresado en el Considerando B.- de la presente resolución, que en las Investigaciones Sumarias Administrativas que se instruyen por los accidentes de aviación deben investigarse, además de los factores técnicos o humanos que pudieron haberlos causado, aquellas circunstancias que rodean los siniestros. Consecuente con ello, cabe agregar que así lo dispuso la Resolución de la Dirección de Operaciones que ordenó instruir el procedimiento para investigar el accidente sufrido por el avión CASA 212 N° 966. De esta manera, la investigación debe comprender, entre otros aspectos, el estado de mantenimiento de la aeronave y las circunstancias relativas a la planificación, ejecución y control del vuelo accidentado, aún cuando tales circunstancias no hayan tenido incidencia en el accidente.

De lo expresado precedentemente se desprende que de estas investigaciones pueden emanar responsabilidades que deriven de errores, omisiones o infracciones de normas y procedimientos institucionales, que aún cuando no digan relación con las causas directas del accidente, al ser parte de sus circunstancias y estar determinadas y acreditadas, permiten establecer responsabilidades administrativas en ámbitos de mando y gestión de la Institución.

En otro orden de consideraciones, manifiesta el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ, que estima que en el Punto II Considerando, letra P “Mantenimiento y Operación Baliza ELT” del Dictamen Fiscal, existen algunas diferencias, en especial si se atiende al alcance del objeto específico de la investigación, formulando a continuación diversas observaciones a distintos Considerandos del aludido Dictamen.

La primera “Observación” que hace en sus descargos el mencionado Oficial, se refiere al Numeral 6 de la citada letra “P”, el cual expresa que el análisis pericial señala que dos de las observaciones se originan en el Parte V, por tener su tiempo de operación cumplido, correspondiendo la primera de ellas a la botella auxiliar de oxígeno que estaba cumplida desde el mes de Junio de 2011 y la segunda, al indicador de descarga de ambos motores, el que según su registro estaba cumplido desde el mes de noviembre de 2009.

A este respecto, el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ, en lo relativo a la botella de oxígeno portátil N° 176965SC-L, manifiesta que “esta novedad se encontraba reflejada en el Parte III de la aeronave, siendo controlada por la Unidad e informada al organismo competente en el mes de mayo de 2011, el que respondió que se entregaría en el mes de Junio de 2011 para su instalación. Agrega, que la Unidad “refleja esta observación en el Parte III con fecha 18.AGO.2011, ya que el repuesto no fue enviado en la fecha señalada en el documento y por no haberlo reflejado en el Parte III la Empresa ENAER, considerando que se encontraba en tratamiento de pintura desde el mes de marzo de 2011”.

En relación al argumento precedente, esgrimido por el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ, hay que manifestar que revisado el Formulario del Parte III de la aeronave, no figuran en él las acciones de mantenimiento efectuadas antes del accidente.

En cuanto a los indicadores de descarga de los motores, que el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SANCHEZ alega que fueron reemplazados en diciembre de 2009, y por lo tanto vencían en diciembre de 2014, cabe manifestar que si bien en el formulario de Parte V aparecen registrados como cambiados, en el Peritaje de Mantenimiento no se comprobó la existencia del documento que acredita el cambio.

Plantea también el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ, una Observación en relación al numeral 14 relativo al ingreso en los registros de los motores, expresando que “no tiene concordancia con lo establecido en el Manual 66-1 “Administración de Mantenimiento”, Volumen V, Capítulo I, letra F, N° 1 y 2”, que establece que para no crear confusión con los accesorios y rotables que se cambian por horas, ciclos o períodos, se deben anotar en formularios separados, y que se llevan registro de Parte V diferenciados para avión y motor.

A este respecto, debe precisarse que el referido Manual Serie “C” 66-1, establece que se debe registrar en un formulario 041 para el motor y sus accesorios, debiendo considerar además, una columna adicional para llevar el control del tiempo total en tierra y taxeo, lo que no se hizo.

Observa asimismo el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ, el numeral 16 de la letra P del Dictamen, que se refiere al registro del Formulario B14-MANT-0045 de hélices, manifestando que éste se encontraba en la Sección de Control de Mantenimiento y Materiales, Subsección Registros e Informes del Grupo de Mantenimiento.

A este respecto, cabe señalar que dicha afirmación no se condice con lo que el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ declaró a fojas 1496, en que manifestó que “No se tiene el formulario. Sin embargo, la información se tiene en los logbook”, debiendo precisarse, a mayor abundamiento, que al efectuarse el Peritaje de Mantenimiento, este formulario no se encontró dentro de la información enviada al Comando Logístico.

A continuación, el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ formula observaciones a los numerales 17 y 18 de la referida letra P del Dictamen Fiscal.

Señala el citado Oficial, que “al revisar los registros de los accesorios y rotables incluidos en el Parte V de motor, es posible demostrar que en el caso que correspondía efectuar cálculos, se realizó la resta entre el TBO y el tiempo anterior, para sumarlo a las horas de instalación, lo cual es correcto y por lo tanto no existe ningún error y en consecuencia ningún riesgo potencial”.

En este sentido y en cuanto al motor instalado en la posición N° 1, se argumenta que las horas están correctas; sin embargo en el Peritaje de Mantenimiento se

acreditó que los ciclos de operación previa no fueron descontados del total, concluyéndose, que el control de ciclos del motor no se llevaba adecuadamente, reconociendo en sus descargos el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ la existencia de un error administrativo.

Respecto del Numeral 18, el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ argumenta que el Manual Serie "C" 66-1 de "Administración de Mantenimiento" señala en la columna E de tiempo anterior, en la parte correspondiente a las instrucciones para llenar el Formulario B14-MANT-0041 (Parte V), la siguiente leyenda: "Anótese en esta columna el tiempo de funcionamiento que posee el accesorio al ser instalado desde su último trabajo de depósito o reacondicionamiento", agregando que el motor fue instalado posteriormente a su overhaul, por lo que el tiempo que correspondía registrar era "0" como se consignó correctamente en el Parte V.

En este sentido, cabe señalar que el registro de 0 horas sin considerar los ciclos de operación previa del motor constituye una omisión administrativa.

En cuanto al Formulario B14 MANT-0044F, a que se refiere el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. SÁNCHEZ en sus descargos, revisado el referido formulario, éste considera ciclos desde el último overhaul con un valor cero, siendo esto incorrecto, constituyendo un error administrativo.

Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obra en favor del Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SANCHEZ Pizarro, la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Que, con fecha 03 de agosto de 2012, el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SÁNCHEZ Pizarro, presentó su renuncia al empleo a contar del día 02 de octubre de 2012, de conformidad con lo establecido en el artículo 58 de la Ley N° 18.948, Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas.

W.- Que, respecto del **Capitán de Bandada (A) Sr. Mauricio SOLANO Pereda**, Oficial de Servicio del Centro de Operaciones Aéreas - O.S.C.O.A. - de la IIª Brigada Aérea el día 02 de septiembre de 2011, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de "dos días de arresto militar con todo servicio", "por no haber mantenido el control positivo de la operación del avión Casa 212 N° 966 y no haber tomado cabal conocimiento de su plan de vuelo."

Como cuestión previa, cabe señalar que el control positivo sobre las operaciones aéreas, según lo dispone la NOE-CC/SMC-01, "Norma para la Planificación, Ejecución y Control de Operaciones Aéreas bajo la Metodología OTAN", es el proceso de seguimiento y comprobación de la trayectoria de una aeronave, que se cumple entre una aeronave específica y el organismo que la controla.

Por su parte, la NOE-IIª/SMC-1, "Disposiciones para el Servicio del C.O.A. de la IIª Brigada Aérea en Tiempo de Paz", establece que el responsable de tomar conocimiento de las operaciones aéreas de aeronaves que operen en la jurisdicción de la IIª Brigada Aérea, en desarrollo y programadas, es el Oficial de Servicio del Centro de Operaciones Aéreas - O.S.C.O.A.-, que para tales efectos se encuentra dotado de diversos sistemas, medios y procedimientos que le permiten mantener el mando y control positivo de las operaciones aéreas en su zona jurisdiccional.

A este respecto, debe manifestarse que en el vuelo del Casa 212 N° 966 del día 02 de septiembre de 2011, no existió una interacción directa entre el O.S.C.O.A.,

Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO y la tripulación de la aeronave, habiéndose enviado solamente la información relativa al Plan de Vuelo, el cual no fue analizado debidamente por el mencionado Oficial, quien o no se percató de los errores que éste tenía o si se percató no los enmendó, razón por la que dicho Plan de Vuelo se cursó a la Dirección General de Aeronáutica Civil en la misma forma en que se presentó.

Al actuar de esta manera, el Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO vulneró lo dispuesto por la citada NOE-II^a/SMC-1, ya que el conocimiento de las operaciones aéreas que ella impone al O.S.C.O.A, en la especie implicaba, entre otras acciones, el examen del Plan de Vuelo, obligación que además está señalada expresamente en el N° 18 de la disposición III, letra A de la citada NOE, razón por la cual, él al advertir los errores que contenía, debió adoptar las medidas para subsanarlos.

En efecto, el N° 18 de la disposición III, letra A de la NOE en cuestión, impone al O.S.C.O.A. la obligación de tomar conocimiento de los Planes de Vuelo de aeronaves de otras Brigadas, que tengan como destino algún aeródromo dentro de la jurisdicción de la II^a Brigada Aérea, como sucedió con el vuelo del CASA 212 N° 966 el 02 de septiembre de 2011. La obligación de tomar conocimiento de los Planes de Vuelo, está dentro de las acciones necesarias para ejercer el control positivo de las operaciones aéreas, lo que supone que en caso de discrepancias o errores, deben efectuarse las correcciones que procedan. Así por lo demás lo reconoce el Jefe del Departamento de Operaciones, Comandante de Grupo (A) Sr. Germán Olave en su declaración de fojas 1545, al manifestar que la obligación del Puesto de Mando, respecto de la presentación del Plan de Vuelo, es “chequearlo, controlarlo, supervisarlo y hacer recomendaciones”, agregando que la responsabilidad de verificar el Plan de Vuelo, antes de enviarlo al Centro de Control respectivo, “debió haber sido del Oficial de Servicio de COA, a través del Control de las Actividades Institucionales”.

En estas circunstancias, no resulta plausible la alegación del Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO, en cuanto a que el O.S.C.O.A. no tiene atribuida competencias para controlar Planes de Vuelo, ya que tal atribución fluye de la función de control del movimiento aéreo asignada a dicho Oficial, debiendo tenerse presente que, en términos generales, el control consiste en verificar si todo ocurre de conformidad con los planes adoptados, instrucciones emitidas y con los principios establecidos, y que tiene como objetivo determinar debilidades y errores a fin de rectificar las desviaciones. De ahí la importancia de su función contralora, ya que ésta permite detectar las fallas del proceso y corregir tales desviaciones para eliminar los errores.

Por otra parte, se encuentra acreditado en la investigación que el Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO no notificó a sus superiores la condición de alerta DESTRESFA, en relación al tiempo de autonomía del vuelo del avión CASA 212 N° 966 consignado erróneamente en el Plan de Vuelo y que él no enmendó, por lo que debió haber notificado esta situación cuando se cumplió el período de autonomía de vuelo contemplado en dicho Plan de Vuelo.

A este respecto, alega el Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO, luego de citar la Ley Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Reglamento de los Servicios de Tránsito Aéreo - DAR 11-, que dicha Institución es la entidad encargada de declarar la DESTRESFA, y que, por otra parte, no hay norma alguna que haya atribuido al C.O.A. la competencia de declarar dicha alerta. Agrega, que en ninguna parte del texto de la NOE-II^a/SMC-1 “se contempla como competencia propia del C.O.A., la declaración de las distintas fases de alerta a que se refiere el Dictamen Fiscal, no resultando jurídicamente posible entonces que fuera este organismo el que decretase la fase DESTRESFA”.

Añade que, “de la misma manera que sucede a propósito de los Planes de Vuelo, el COA está jurídicamente imposibilitado de decretar la alerta de DESTRESFA”, concluyendo que “de haberlo hecho, el COA habría infringido abiertamente las normas que regulan respectivamente las funciones de la DGAC y del COA...”.

En este sentido, cabe hacer que presente que dicha alegación es errada al tenor de la disposición III, A.- N°1 de la NOE –II/SMC-1, que se refiere al O.S.C.O.A., y que señala que el referido Oficial “es el representante directo del Comandante en Jefe de la IIª B.A. en el C.O.A. y tendrá la facultad para actuar en primera instancia ante situaciones relacionadas con las operaciones aéreas para lo cual tendrá la responsabilidad de mantener la identificación y control del movimiento aéreo dentro de la jurisdicción de la IIª Brigada Aérea, además de conocer los movimientos aéreos propios en otras Brigadas y de vuelos de interés gubernamental tanto nacionales como así también internacionales”.

En este aspecto, el O.S.C.O.A, en el ámbito de su función de control positivo de las operaciones aéreas, sí tiene la obligación de informar a las autoridades militares las fases de alerta, y en la especie, el Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO, no obstante haber transcurrido las 3 horas 30 minutos consignadas en el Plan de Vuelo, no cumplió con esa obligación.

Debe tenerse presente que el N° 14 de la disposición III, letra A, de la NOE-IIª/SMC-1 en referencia, señala que el O.S.C.O.A. deberá mantenerse informado permanentemente de toda la situación aérea en la jurisdicción de la IIªB.A. y de las operaciones aéreas de medios propios fuera de su jurisdicción, y el N° 16 de la misma disposición, le impone la obligación de tomar conocimiento de determinadas materias vigentes del día, una de las cuales son los FPL de aeronaves de otras Brigadas que tengan como destino algún aeródromo dentro de la jurisdicción de la IIª B.A. Todas estas acciones están dirigidas a mantener el control positivo de las distintas operaciones aéreas.

Por último, el Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO invoca en sus descargos, la aplicación de principios del derecho penal a las sanciones administrativas, señalando que las actuaciones de las Fuerzas Armadas en el marco del ejercicio de su competencia sancionadora, deben ajustarse a los principios limitadores del ius puniendi estatal, contenidos en el artículo 19 N° 3 de la Constitución Política de República, representados entre otros, en el principio de tipicidad.

Lo anterior lo lleva a concluir que, “para el legítimo ejercicio de la potestad sancionatoria de las Fuerzas Armadas, los cargos deben basarse en infracciones a obligaciones y deberes pre-establecidos para el C.O.A., ya sea en la ley, en reglamentos u otras normas generales y obligatorias.” Agrega que en la especie, cualquier sanción por infracciones a deberes que no han sido expresamente establecidos en la norma vigente, tales como el control de los Planes de Vuelo, la declaración de las alerta de DESTRESFA, o la necesidad de mantener un control radiofónico en ambos sentidos, infringiría abiertamente el principio constitucional de tipicidad de las sanciones.

La conclusión anterior, según se desprende de lo expuesto en párrafos precedentes, es errada por cuanto la NOE-IIª/SMC-1 sí impone tales obligaciones al O.S.C.O.A, además de otras, conducentes todas ellas a mantener el control del movimiento aéreo dentro de la jurisdicción de la IIª Brigada Aérea.

A mayor abundamiento, cabe precisar que la falta disciplinaria no requiere necesariamente ley ni reglamento, bastando para configurarse sólo la infracción de un deber funcionario, el que respecto del Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO, en razón del servicio que él desempeñaba, estaba establecido en la NOE-IIª/SMC-1.

Finalmente, a propósito de la alegación efectuada por el Capitán de Bandada (A) Sr. SOLANO respecto a la no aplicación a su favor de circunstancias atenuantes, es necesario tener presente que en toda investigación sumaria administrativa la sanción propuesta es el resultado de una ponderación en la que el Fiscal debe sopesar todas las circunstancias propias del hecho cuestionado, especialmente los efectos del mismo en el devenir institucional, y como consecuencia de la cual determina la magnitud de la sanción que propone. Así queda demostrado, por ejemplo, en el sentido del literal b) del artículo 36 del Reglamento Serie "E" N° 2, "De Disciplina para las Fuerzas Armadas", que obliga al Fiscal y a las autoridades que intervienen con posterioridad, a considerar precisamente la naturaleza y gravedad de la falta. En consecuencia, la determinación de la sanción tanto por el Fiscal que la propone, como por las autoridades que en definitiva resuelven, es el resultado de un análisis lógico que se desarrolla dentro de parámetros relativamente amplios, que permiten ponderar adecuadamente tanto la gravedad de la falta, como el grado de responsabilidad que en ella cabe al sancionado.

X.- Que, respecto del entonces Comandante de la Escuadrilla de Operaciones de Apoyo de Combate del Grupo de Aviación N° 8, **Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio CASTRO Moya**, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de "un día de arresto con todo servicio", "por no haber supervisado ni controlado adecuadamente, la planificación previa del plan de vuelo del avión Casa 212 N° 966, como también por no haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de seguridad aeroespacial y planificación."

Que, en sus descargos, el Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio CASTRO Moya expresa "que existen demasiadas instancias de control entre la presentación del plan de vuelo y el cálculo de peso real de operación de la aeronave, en una Brigada que está fuera del área que corresponde a su Jurisdicción, desde donde se originó la falta investigada, como para relacionar este hecho e imputándole a quien suscribe una sanción de tal magnitud como la que lo afecta".

A este respecto, debe precisarse que, al margen de las instancias de control a que alude el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO, él debió haber controlado la planificación previa del plan de vuelo del avión CASA 212 N° 966, toda vez que la misión de la Escuadrilla de Operaciones de Apoyo de Combate, de la que él era su Comandante a la fecha del accidente investigado, es "brindar el apoyo necesario a las Operaciones de Combate, además de administrar y controlar la ejecución de las distintas operaciones que permitan dar cumplimiento a la planificación operativa y a los programas de instrucción y entrenamiento de las tripulaciones aéreas de Transporte Táctico, Helicópteros y Fuerzas Especiales de la Unidad". Dentro de la administración y control de la ejecución de las operaciones aéreas, no cabe duda que se encuentra todo lo relativo al plan de vuelo, por lo que la explicación del citado Oficial no resulta plausible.

En cuanto a su función de elaboración de la planificación de empleo de los medios orgánicos asignados a la Escuadrilla, basándose en el concepto de Comandante de Unidad, el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO manifiesta que ésta se efectuó a través de los Manuales de Empleo Táctico y de Fase de cada uno de los materiales de vuelo de la Escuadrilla de Apoyo de Combate vigentes en el Grupo de Aviación N° 8, agregando que el vuelo del CASA 212 fue planificado por el Jefe de Operaciones de C-212, Teniente (A) Sr. Mauricio Barría y la Teniente (A) Srta. Carolina Fernández (Q.E.P.D.), quienes concluyeron que se debía bajar una persona, quedando 15 pasajeros más los 6 funcionarios de la Vª Brigada Aérea que participarían en la misión, situación que fue informada y controlada por él.

Por otra parte, no resulta suficiente para desvirtuar el primer cargo en comento, lo argumentado por el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO, en cuanto a que el 31 de

agosto le ordenó a la Teniente (A) Srta. Fernández (Q.E.P.D.), que planificara el vuelo y comenzara un seguimiento de la meteorología de las rutas a Santiago y a Juan Fernández, para informar y presentar juntos al Comandante de la Unidad la planificación, lo que no sucedió porque la Teniente (A) Srta. Fernández (Q.E.P.D.) se presentó sola ante el Comandante de Escuadrilla (A) Sr. Guillermo Pino, quien le dio el visto bueno y le ordenó continuar con lo planificado y seguir chequeando la meteorología.

Tampoco dicho cargo se desvirtúa con el argumento del Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO, de haber efectuado el 01 de septiembre, en su oficina y en presencia del Teniente (A) Sr. Barría, el control y supervisión de la misión ordenada interrogando a la Teniente (A) Srta. Fernández (Q.E.P.D.) sobre su planificación, la meteorología, equipo aeroperacional u otro requerimiento de apoyo, quien luego de responder que estaba sin observaciones, fue autorizada a retirarse previa prevención de informar por el medio más expedito posible, cualquier problema que pudiera presentarse.

En efecto, si el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO hubiera realizado una supervisión y control adecuado de la planificación del plan de vuelo, necesariamente habría tenido que advertir los errores que se consignaron en éste al momento de su presentación, uno de los cuales fue la omisión del Punto de No Retorno.

Por otra parte, en relación con el peso de operación de la aeronave, el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO alega que éste fue calculado en forma independiente por los Tenientes (A) Sr. Barría y Srta. Fernández (Q.E.P.D.), dando ambos el visto bueno para que la misión se realizara con 21 personas; que tal peso fue calculado con pesos estándares, ya que era imposible conocer los pesos exactos antes del vuelo; y que la “responsabilidad recae directamente en el Comandante de la Aeronave y del apoyo y supervisión de las dependencias de la Brigada anfitriona a la cual fue asignada”. A este respecto, no cabe duda que si el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO hubiera supervisado debidamente la planificación del vuelo, se habría dado cuenta que la cantidad de personas a transportar excedía el peso máximo de despegue de la aeronave.

La alegación del Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO en cuanto a que la NOFA 2003 dispone que deberá considerarse, en la medida de lo posible, el empleo de los aviones a su máxima capacidad, explicación con la que se pretendería justificar la cantidad de personas transportadas, no es aceptable, porque como lo expresa la norma, tal empleo debe ser “en la medida de lo posible”, limitación que a su turno, está fundada entre otras, en consideraciones de seguridad de vuelo.

Tampoco resulta admisible el planteamiento del afectado, en el sentido que el plan de vuelo “fue conversado a manera de supervisión” entre él y la Teniente (A) Srta. Fernández (Q.E.P.D.) “de tal forma de conocer y controlar lo que estaban realizando” y que en cada una de las ocasiones la citada Oficial presentó claridad y conocimiento de lo que estaba haciendo. En efecto, una adecuada supervisión y control requería una acción más acuciosa que una mera conversación, que por su misma naturaleza sugiere un nivel de informalidad que en este caso no es aceptable.

De igual forma, no es admisible lo aseverado por el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO, en cuanto a que la supervisión y control que él realizó, previo al despegue del avión CASA 212 N° 966 hacia Santiago, se efectuó de acuerdo a las normas y reglamentos vigentes, especialmente “en cuanto a que la tripulación efectuara todo lo que está dispuesto en cada una de las normas, procedimientos y manuales que rigen el vuelo”.

Lo anterior porque, en la especie, no está acreditado que se haya dado cumplimiento al Manual de Fase del avión CASA 212, de febrero de 2007, que dentro de la fase

de transición tiene una sección de planificación que señala la necesidad de efectuar la planificación, considerando especialmente, entre otros aspectos, el tipo de carga y pasajeros a trasladar, meteorología, NOTAMS, cálculo de performance, selección de la ruta y nivel de vuelo, y cálculo de combustible.

No es aceptable la defensa del referido Oficial, en cuanto a que la falta de constancia de haber cumplido con la planificación del vuelo, se debe a que las órdenes son verbales y el control se realiza de manera visual, ya que en la investigación existe constancia de otras circunstancias que permiten aseverar que tal planificación no se efectuó adecuadamente, como lo es por ejemplo, el hecho de no haber consignado el Punto de No Retorno en el Plan de Vuelo.

Por otra parte, no resulta suficiente el argumento del Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO, en orden a que las tareas especificadas en la fase de transición y el diagrama de flujo de planificación del Anexo B del Manual de Fase del avión CASA 212, "demuestra de manera irrefutable que el responsable de todas las tareas enumeradas es el comandante de aeronave" por cuanto si bien él, en su calidad de Comandante de la Escuadrilla de Operaciones de Apoyo de Combate, no es el responsable directo, sí tiene la responsabilidad de controlar la ejecución de las operaciones aéreas.

Que, en cuanto al cargo de no haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de seguridad aeroespacial y planificación, el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO alega que la tripulación de un vuelo anterior a Juan Fernández en el que se presentó un problema meteorológico, no lo hizo presente a su regreso, ni de manera verbal ni por escrito. Agrega el afectado, que él fue informado por el Teniente (A) Sr. Mauricio Barría, quien a su vez tuvo conocimiento de la situación por una persona distinta de la tripulación y cuando ya habían transcurrido varios días del hecho. Ante ello, el Teniente (A) Sr. Barría le informó que conversó con la tripulación del vuelo y que la Teniente (A) Srta. Carolina Fernández (Q.E.P.D.), que era la Comandante de la Aeronave de dicho vuelo y ejercía como Oficial de Seguridad Aeroespacial, lo había considerado una situación normal de vuelo; en atención a lo anterior, manifiesta en su escrito de descargos, que le ordenó al Teniente (A) Sr. Barría dar a conocer la situación en una IP o briefing de pilotos a todos los oficiales de la Escuadrilla, sin que esta circunstancia conste en el expediente.

Que, en opinión de este Comandante en Jefe, los argumentos esgrimidos por el Capitán de Bandada (A) Sr. CASTRO para justificar el no haber solicitado la confección de un Informe de Riesgo Operacional -IRO-, no resultan suficientes, ya que aún cuando tal situación no le fue presentada como riesgosa por la tripulación afectada, atendido que su experiencia como piloto superaba la de aquella tripulación, él debió haber apreciado de forma más rigurosa la situación, siendo lo más apropiado haber requerido la elaboración del correspondiente IRO.

Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obra en favor del Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio CASTRO Moya, la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Y.- Que, respecto del **Teniente (A) Sr. Mauricio BARRÍA Ruiz**, quien a la época del accidente se desempeñaba como Jefe de la Bandada de Transporte Táctico del Grupo de Aviación N° 8, el Fiscal en Comisión propuso la medida disciplinaria de "dos días de arresto militar con todo servicio", "por no haber planificado ni controlado adecuadamente el plan de vuelo del avión Casa 212 N° 966, como también por no haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de seguridad aeroespacial y planificación".

Que, en sus descargos, el Teniente (A) Sr. BARRÍA Ruiz manifiesta que rechaza absolutamente el primer cargo, ya que la responsabilidad de confeccionar y controlar el Plan de Vuelo es del Comandante o Piloto de la aeronave y que a él como Jefe de la Bandada de Transporte Táctico le correspondió confeccionar la Orden de Vuelo N° 83/11 de fecha 29 de agosto de 2011, lo que realizó considerando los presupuestos y antecedentes de la Misión, de acuerdo con el Manual de Empleo Táctico y Manual de Vuelo del avión. Agrega el citado Oficial, que tal Orden de Vuelo la sometió a revisión y aprobación de su superior directo, el Comandante de la Escuadrilla de Apoyo de Combate, Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio Castro Moya, quien la aprobó sin observaciones.

Que, lo alegado por el Teniente (A) Sr. BARRÍA Ruiz no permite desvirtuar el primer cargo, correspondiendo precisar, por una parte, que el mismo está formulado respecto del plan de vuelo del tramo Santiago - Juan Fernández, no obstante lo cual, el mencionado Oficial en sus descargos se refirió al vuelo Antofagasta - Santiago, y por otra parte, que sus alegaciones se limitan al Plan de Vuelo y no a la planificación del vuelo en todos sus tramos o etapas, responsabilidad que recaía en él atendido el cargo que detentaba al momento del accidente en el Grupo de Aviación N° 8.

Así se desprende, cuando en su defensa manifiesta que “En cuanto, “a no haber controlado adecuadamente el Plan de Vuelo del avión Casa 212 N° 966” no es función ni responsabilidad de este Oficial infrascrito, sino que del Oficial de Servicio de Operaciones del Grupo N° 8, quien está a cargo del Mesón de Operaciones, donde el Cdte. ó Piloto de la aeronave debe presentar el Plan de Vuelo para su revisión”.

Al respecto, cabe señalar que de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Serie “A” N° 80, “Orgánico y de Funcionamiento del Grupo de Aviación N° 8” y en el Reglamento de Régimen Interno del mencionado Grupo de Aviación, corresponde a la Bandada de Transporte Táctico, Unidad de la que el Teniente (A) Sr. BARRÍA era el Jefe, realizar la planificación y ejecución de las operaciones aéreas del material de transporte liviano, entre otras funciones, estando acreditado en la investigación que el mencionado Oficial efectuó los cálculos para determinar la cantidad de pasajeros a trasladar.

Para realizar tales cálculos, el Teniente (A) Sr. BARRÍA tomó como base estándares establecidos en el Manual de Empleo Táctico de la aeronave, descuidando la verificación del peso real de esta última, no obstante haber tenido el tiempo suficiente para ello, por cuanto transcurrieron más de veinte días entre la primera Orden de Misión y su realización.

Cabe señalar, que la planificación y control de las operaciones aéreas comprende desde analizar la factibilidad de hacer el vuelo y la elaboración de la Orden de Misión, hasta el informe de cumplimiento de la misma, con todo los aspectos que ella involucra, como son el peso, configuración de la aeronave, navegación, plan de vuelo etc. Ello implica que el Teniente (A) Sr. BARRÍA debió controlar el vuelo completo, en este caso, desde que salió de Antofagasta hasta que regresó, controlando además, todos los tramos del vuelo, sin que haya podido desentenderse de su obligación excusándose en la circunstancia que el control correspondía efectuarlo a otras personas.

Que, en relación con el cargo de no haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de seguridad aeroespacial y planificación, el Teniente (A) Sr. BARRÍA alega que éste es ambiguo y carece de fundamento, agregando además, que no se precisa a qué “planificación” se refiere.

La argumentación del Teniente (A) Sr. BARRÍA pierde consistencia al aseverar que si el Fiscal en Comisión se hubiera referido al hecho que no se elaboró un Informe de Riesgo Operacional -IRO-, debió especificarlo en su Dictamen Fiscal, de lo cual se deduce que no obstante la ambigüedad del cargo alegada, él tiene pleno conocimiento del contenido de

éste, como queda demostrado con los argumentos que da a continuación, por lo que su derecho a la defensa no se ha visto perjudicado.

A este respecto, el Teniente (A) Sr. BARRÍA alega que la elaboración de un IRO es responsabilidad directa del Comandante o Piloto de la Aeronave, quien después del vuelo debe elaborarlo y entregarlo al Departamento SAE de la Unidad, "situación que en este caso se refiere a un vuelo anterior a la isla de Juan Fernández realizado por la misma tripulación de vuelo y con el mismo destino de fecha 02.SET.2011" y de la que afirma no haber tenido conocimiento oportuno, sino mucho después a través de terceros. Finaliza el Oficial en cuestión, manifestando que citó a los Tenientes Fernández (Q.E.P.D.) y Mallea (Q.E.P.D.) para que le informaran detalles de la misión, sin que ambos le dieran connotación riesgosa, estando además, sin observaciones, el Informe de Cumplimiento de Misión.

No obstante lo alegado por el Teniente (A) Sr. BARRÍA, al haber tenido él conocimiento de la situación acaecida en un vuelo anterior a la isla de Juan Fernández, debió haber adoptado las acciones que fueran necesarias para que se elaborara el correspondiente IRO, atendido que según lo que dispone el Manual "C" N° 55, "De Seguridad de Vuelo", éste constituye una valiosa herramienta para la detección e identificación oportuna de riesgos potenciales de accidentes, porque permite evidenciar condiciones y acciones peligrosas, que por su naturaleza pueden ocasionar un accidente.

Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 letra c) del Reglamento de Disciplina para las Fuerzas Armadas, obra en favor del Teniente (A) Sr. Mauricio BARRÍA Ruiz, la circunstancia atenuante de buena conducta anterior.

Z.- Que, en relación con el **Coronel de Aviación (A) Sr. Walter FORNET Langerfeldt**, cabe señalar, que al año 2008 el citado Oficial se desempeñaba como Comandante del Grupo de Aviación N° 5, y que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7° letra b.- del Reglamento Serie "A" N° 33, "Orgánico y de Funcionamiento del Grupo de Aviación N° 5" del año 2008, era obligación suya como Comandante del citado Grupo de Aviación, en su carácter de Director de la Escuela Táctica de Transporte, el supervisar que el proceso educacional que se impartía en la Escuela Táctica fuese acorde con la doctrina y políticas institucionales.

Que, en virtud de los hechos acreditados en la investigación, el Fiscal en Comisión propuso respecto del Coronel de Aviación (A) el año 2008, la medida disciplinaria de "repreñión", "por no cumplir a cabalidad con sus obligaciones como Director de la Escuela Táctica de Transporte".

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 156 del D.F.L. (G) N° 1, de 1997, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, la responsabilidad administrativa del personal se extingue, entre otras razones, por la prescripción de la acción disciplinaria. Agrega la citada norma legal, en lo pertinente, que la referida acción prescribe en el plazo de dos años contados desde el día en que el personal hubiere incurrido en la acción u omisión que le da origen.

Que, a este respecto, la jurisprudencia de la Contraloría General de la República contenida en Dictamen N° 34.407 de 2008, entre otros, ha determinado que "los organismos de la Administración no sólo pueden, sino que deben declarar de oficio la prescripción de la acción disciplinaria, dictando para ello el pertinente acto administrativo en todos aquellos casos en que de los antecedentes del procedimiento sumarial aparezca que ha transcurrido el plazo señalado por la ley para hacer efectiva la responsabilidad administrativa sin que el funcionario haya sido sancionado".

Que, en atención a que han transcurrido más de cuatro años desde la época en que el Coronel de Aviación (A) Sr. Walter FORNET Langerfeldt incurrió en las omisiones que fueron fundamento de la sanción que le fue propuesta, corresponde declarar a su respecto, la prescripción de la acción disciplinaria.

AA.- Que, en lo que respecta al **Capitán de Bandada (A) Sr. Fernando MARÍN Reyes** y al **Capitán de Bandada (A) Sr. Guido DE POL Martin**, cabe hacer presente que el año 2008 los citados Oficiales se desempeñaron como Instructores de Vuelo del Teniente (A) Sr. Juan Pablo Mallea Lagos (Q.E.P.D.), quienes en tal calidad, y conforme se desprende del mérito de autos, demostraron falta de control al emitir juicios ofensivos y vejatorios en contra del mencionado Oficial Alumno.

Que, en esta virtud, el Fiscal en Comisión propuso respecto del Capitán de Bandada (A) Sr. MARÍN y del Capitán de Bandada (A) Sr. DE POL, la medida disciplinaria de "un día de arresto militar con todo servicio", "por reprender al Teniente (A) Sr. MALLEA (Q.E.P.D.) en términos ofensivos y vejatorios".

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 156 del D.F.L. (G) N° 1, de 1997, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, ya citado, la responsabilidad administrativa del personal se extingue, entre otras razones, por la prescripción de la acción disciplinaria. Agrega la citada norma legal, en lo pertinente, que la referida acción prescribe en el plazo de dos años contados desde el día en que el personal hubiere incurrido en la acción u omisión que le da origen.

Que, en relación con lo anterior cabe señalar que, según se ha expresado, la jurisprudencia administrativa ha determinado que "los organismos de la Administración no sólo pueden, sino que deben declarar de oficio la prescripción de la acción disciplinaria, dictando para ello el pertinente acto administrativo en todos aquellos casos en que de los antecedentes del procedimiento sumarial aparezca que ha transcurrido el plazo señalado por la ley para hacer efectiva la responsabilidad administrativa sin que el funcionario haya sido sancionado".

Que, en consideración a que han transcurrido más de cuatro años desde el momento en que ocurrieron los hechos que dieron lugar a las sanciones propuestas a los Capitanes de Bandada (A) Sr. Fernando MARÍN Reyes y Sr. Guido DE POL Martin, corresponde declarar respecto de ellos, la prescripción de la acción disciplinaria.

AB.- Que, el Coronel de Aviación (A) Sr. Walter FORNET Langerfeldt, y los Capitanes de Bandada (A) Sr. Fernando MARÍN Reyes y Sr. Guido DE POL Martin, no presentaron descargos dentro del plazo establecido en el artículo 84 inciso final, del Reglamento Serie "E" N° 10, "De Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas".

AC.- Que, el artículo 431 del Código de Justicia Militar, sustento legal del Reglamento Serie E N° 2, De Disciplina para las Fuerzas Armadas, establece, entre otras materias, las medidas disciplinarias que pueden imponerse por faltas a la disciplina, dentro de las cuales se contempla expresamente el "arresto militar hasta por dos meses respecto de todo militar". Por su parte, el artículo 432 del mismo cuerpo normativo, regula en detalle las modalidades que puede adoptar el arresto militar tratándose de Oficiales.

AD.- Que, de conformidad con lo señalado en el Considerando anterior, debe concluirse que existe habilitación legal para la aplicación de la medida disciplinaria de arresto militar tratándose de Oficiales, entendida ésta como una categoría genérica. No obstante, y dado que tiene que existir concordancia entre las medidas disciplinarias que se

apliquen en un sumario y aquéllas que están específicamente establecidas en la normativa reglamentaria correspondiente, esto es, el ya citado Reglamento Serie E N° 2, y debido a que en éste no se encuentra contemplado expresamente el arresto militar tratándose de Oficiales Superiores, no resulta posible aplicar dicha sanción, en la presente Investigación Sumaria Administrativa, a los Oficiales que detentan dicho grado.

AE.- Que, se han propuesto sanciones respecto de Oficiales subordinados a diversos superiores, algunos de los cuales han cambiado de subordinación después de cometida la falta que se les imputa, razón por la cual se han elevado los antecedentes a este Comandante en Jefe, para que en el carácter de superior común e inmediato de los afectados que se encuentran en dicha situación, ejerza las atribuciones disciplinarias que le corresponden.

AF.- Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 156, inciso 2° del D.F.L. (G) N° 1, de 1997, en caso que el personal a la fecha de su retiro de la Institución se encuentre sometido a investigación sumaria administrativa, el procedimiento deberá continuarse hasta su normal término, anotándose en su hoja de vida la sanción que el resultado del sumario determine, situación ésta en la que se encuentran algunos de los Sres. Oficiales afectados en la presente investigación.

AG.- Que, conforme se acredita con el Peritaje de Mantenimiento de la aeronave, de fojas 1188 y siguientes, y con la inspección efectuada por la Fiscalía en Comisión que consta a fojas 1056, la destrucción de la aeronave Casa 212 – 300 N° FACH 966 fue total, por lo que corresponde que sea dada de baja de los inventarios de la Institución, conjuntamente con las especies fiscales que se encontraban en su interior.

III.-RESUELVO:

A.- Conforme con el Dictamen Fiscal de fojas 2366 y siguientes y con su Ampliación de fojas 3475 y siguientes; con la Resolución de la Dirección de Operaciones (S) N° E- 062 de fecha 23 de mayo de 2012 y con la Resolución de la Dirección de Operaciones (R) N° E- 167 de fecha 11 de diciembre de 2012; con la Resolución del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea (R) N° 5201-118 de fecha 03 de enero de 2013; y con el resultado general de la investigación en todo lo que no se contrapongan con la presente resolución.

B.- Que, de los antecedentes de la investigación se desprende que la causa más probable del accidente sufrido por el Avión CASA C-212 N° FACH 966 en las cercanías del aeródromo Robinson Crusoe, acaecido el día 02 de septiembre de 2011, fueron las condiciones meteorológicas existentes en el lugar al momento del accidente generadas por la actividad convectiva postfrontal que afectó el área, debido a la presencia de celulares abiertos que generaron condiciones de cizalle con corrientes verticales descendentes y ascendentes tanto longitudinales como transversales con fuertes cortantes de viento (wind shear), respecto de la trayectoria del vuelo. Tales condiciones meteorológicas, sumadas a los efectos del viento generados por la orografía de la isla Santa Clara, provocaron la pérdida de control y posterior impacto de la aeronave en el mar, en el Canal próximo a la Isla Santa Clara, en el denominado Punto Loreto, lo que se sumó al factor contribuyente de vuelo a baja altura, determinado por la tripulación.

A consecuencia de éste accidente fallecieron las siguientes personas: Teniente (A) Carolina Andrea FERNÁNDEZ Quinteros; Teniente (A) Juan Pablo Ignacio MALLEA Lagos; Comandante de Grupo (RVA), Personal a Contrata, Rodrigo de la Cruz FERNÁNDEZ Apablaza; Sargento 1° Eduardo Antonio JONES San Martín; Cabo 1° Erwin

Armando NÚÑEZ Rebolledo; Sylvia Paola SLIER Muñoz; Carolina Andrea GATICA Aburto; Felipe Humberto CAMIROAGA Fernández; Roberto Andrés BRUCE Pruzzo; Catalina VELA Montero; Sebastián Andrés CORREA Murillo; Felipe CUBILLOS Sigall; Joel Abraham LIZAMA Nahuelhual; Jorge Andrés PALMA Calvo; Joaquín Arnolds REYES; Galia Carolina DÍAZ Riffo; Romina Isabel IRARRÁZAVAL Faggiani, y aún se encuentran desaparecidos, Rodrigo Adrián CABEZÓN De Amesti; Personal a Contrata, José Manuel CIFUENTES Juica; Cabo 1º Eduardo Edison ESTRADA Muñoz y Cabo 2º Flavio Francisco OLIVA Pino.

C.- Que, asimismo, se concluye de los antecedentes allegados a la investigación, que, según se indicó, actuó como factor contribuyente la baja altura del vuelo, sobre el Canal entre la Isla Santa Clara e Isla Robinson Crusoe. Lo anterior determinó que la aeronave se viera sometida a condiciones de vuelo más extremas y que impidieron recuperar el avión ante la pérdida de control.

D.- Que, se encuentra además acreditado que la Institución a la fecha del accidente tenía protocolos obligatorios aplicables a cualquier empleo táctico del avión CASA 212 Serie 300 los que se encuentran contenidos en el "Manual de Fase y Aplicación Táctica del Avión Casa -212 Serie 300", agregado a fojas 1 y siguientes del Anexo N° 5A. Este Manual tiene carácter obligatorio para cualquier vuelo del aludido material aéreo, como es el caso del vuelo materia de esta investigación, siendo; de conocimiento y aplicación imperativa para la Comandante de Aeronave y el Piloto del Avión Casa – 212. El referido Manual establece como parámetros de planificación obligatoria de todo vuelo, aquellos que puedan afectar la operación de la aeronave, en especial el tipo de carga y pasajeros a trasladar; verificación de peso y volumen de la carga; meteorología y NOTAMs relativos al aeródromo de salida, ruta, destino y alternativas; cálculo de performance; selección de ruta y nivel de vuelo y cálculo de combustible, especialmente en operaciones con punto de no retorno, debiendo considerar una hora de combustible sobre el punto de aterrizaje o alternativa. Este Manual, además, analiza y desarrolla como se deben ejecutar todas las etapas del vuelo, en especial la forma de efectuar todos los tránsitos y aterrizajes y especialmente los despegues y aterrizajes con viento cruzado. Respecto de todos los tránsitos y aterrizajes el señalado Manual impone especialmente el deber de mantener la altura a 1000 pies AGL. Esta constatación permite a este Comandante en Jefe confirmar que la Institución, a la fecha del accidente, efectivamente tenía protocolos obligatorios para todos los pilotos operacionales del Grupo de Aviación N° 8, aplicables a cualquier misión táctica del avión CASA 212 Serie 300,

E.- Que no existen antecedentes en la Investigación que expliquen las razones por las cuales la aeronave al momento del accidente, sobrevolaba el Canal próximo a la Isla Santa Clara a una altura de aproximadamente 545 pies, y consiguientemente que tal sobrevuelo tuviere como propósito inmediato el aterrizaje en SCIR. Por lo anterior, la constatación de la altitud de vuelo anotada, aisladamente considerada, no constituye una falta de la que se pueda derivar responsabilidad disciplinaria; ello, pues la altura de vuelo superaba los 250 pies mínimos autorizados en la Institución. Por el contrario, tal vuelo a una altitud aproximada de 545 pies, solo podría ser constitutiva de infracción administrativa si se hubiere acreditado en la Investigación que tal sobrevuelo tenía por finalidad inmediata el aterrizaje en SCIR pues en tal caso ambos pilotos habrían infringido las disposiciones del referido Manual de Fase que exige mantener la altura a 1000 pies AGL.

F.- Que se encuentra acreditado que la aeronave CASA 212, serie 300 N° FACH 966, presentaba una condición de aeronavegabilidad que cumplía con los estándares institucionales que le permitió el vuelo y arribo a la zona del aeródromo de Juan Fernández (SCIR); que tenía plena integridad estructural antes de impactar contra el agua; que el combustible remanente estimado al momento de sobrevuelo en SCIR era de 1306,8 libras y que ambos motores y hélices funcionaban correctamente y a potencias propias de una condición de vuelo normal. Todo lo anterior, permite concluir que la situación de mantenimiento y la cantidad

de combustible a bordo de la aeronave no fueron la causa del accidente. Se encuentra también establecido en la Investigación que al momento del sobrevuelo en el sector de Juan Fernández, la aeronave se encontraba dentro de los rangos de peso y centro de gravedad operacionales para la aproximación y aterrizaje, establecidos en el Manual de Vuelo del avión CASA 212 Serie-300 y en consecuencia el sobrepeso inicial y la configuración del centro de gravedad, no fueron causa del accidente.

G.- Que, como consecuencia del accidente, el avión CASA-212 N° FACH 966, de dotación de Grupo de Aviación N° 8 resultó completamente destruido. Por tal razón, el Sr. Comandante del Comando Logístico deberá disponer su baja de los inventarios de la Institución, conjuntamente con la baja de las especies fiscales que se encontraban en su interior.

H.- Sanciónase al **Coronel de Aviación (A) Sr. Luis ACUÑA Robertson**, Comandante del Ala Base N° 1 a la época del accidente investigado, con la medida disciplinaria de **“Reprensión”**, por no haber mantenido el control sobre las actividades logísticas y administrativas del Grupo de Mantenimiento del Ala Base N° 1.

I.- Sanciónase al **Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone**, con la medida disciplinaria de **“Reprensión”**, en su carácter de Jefe del Estado Mayor de la Vª Brigada Aérea a la fecha del accidente, por no haber elaborado los procedimientos necesarios para el mando y control efectivo de las aeronaves de la Vª Brigada Aérea y que operen fuera de su zona jurisdiccional, como asimismo, por no haber difundido a nivel de la Vª Brigada Aérea, la N.O.E.- IIª/OBS-5, Ingreso y Salida de Aeronaves Institucionales a la Zona Jurisdiccional de la IIª Brigada Aérea.

No obstante lo anterior, encontrándose el Coronel de Aviación (A) Sr. Aldo CARBONE Frugone en retiro de la Institución, no corresponde hacer efectiva la sanción disciplinaria dispuesta a su respecto, debiendo dejarse constancia de lo resuelto en sus antecedentes personales.

J.- Sanciónase al **Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán**, Jefe del Estado Mayor del Comando de Combate a la fecha del accidente, con la medida disciplinaria de **“Reprensión”**, por no haber elaborado las normas operativas que permitan el eficiente desarrollo de las actividades de vuelo y la coordinación y control de las operaciones en que se encuentren involucradas más de una Brigada Aérea.

No obstante lo expresado, encontrándose el Coronel de Aviación (A) Sr. Guillermo CASTRO Guzmán en retiro de la Institución, no corresponde hacer efectiva la sanción disciplinaria dispuesta a su respecto, debiendo dejarse constancia de lo resuelto en sus antecedentes personales.

K.- Sanciónase al **Comandante de Grupo (A) Sr. Germán OLAVE Díaz**, en su carácter de Jefe del Estado Mayor y Jefe del Departamento de Operaciones de la IIª Brigada Aérea al momento del accidente, con la medida disciplinaria de **“Reprensión”**, por no haber elaborado los procedimientos necesarios para el mando y control efectivo de las aeronaves que no pertenezcan a la IIª Brigada Aérea, y que operen en su zona jurisdiccional, así como por no haber ejercido adecuadamente su función como supervisor del C.O.A. de la IIª Brigada Aérea.

L.- Sanciónase al Comandante de Grupo (I) **Sr. José Manuel ORTIZ Ortiz**, con la medida disciplinaria de **“Un día de arresto militar con todo servicio”**, por no haber cumplido cabalmente sus obligaciones como Comandante del Grupo de Mantenimiento del Ala Base N° 1.

No obstante lo expresado, encontrándose el Comandante de Grupo (I) Sr. José Manuel ORTIZ Ortiz en retiro de la Institución, no corresponde hacer efectiva la sanción disciplinaria dispuesta a su respecto, debiendo dejarse constancia de lo resuelto en sus antecedentes personales.

M.- Sanciónase al Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SANCHEZ Pizarro, con la medida disciplinaria de **“Dos días de arresto militar con todo servicio”**, por no haber cumplido cabalmente con sus obligaciones como Jefe de la Plana Mayor del Grupo de Mantenimiento del Ala Base N° 1.

No obstante lo expresado precedentemente, encontrándose el Comandante de Escuadrilla (I) Sr. Danilo SÁNCHEZ Pizarro en retiro de la Institución, no corresponde hacer efectiva la sanción disciplinaria dispuesta a su respecto, debiendo dejarse constancia de lo resuelto en sus antecedentes personales.

N.- Sanciónase al Capitán de Bandada (A) Sr. Mauricio SOLANO Pereda, Oficial de Servicio del Centro de Operaciones Aéreas de la IIª Brigada Aérea el día 02 de septiembre de 2011, con la medida disciplinaria de **“Dos días de arresto militar con todo servicio”**, por no haber mantenido el control positivo de la operación del avión Casa 212 N° 966, y no haber tomado cabal conocimiento de su plan de vuelo.

Ñ.- Sanciónase al Capitán de Bandada (A) Sr. Sergio CASTRO Moya, en su carácter de Comandante de la Escuadrilla de Operaciones de Apoyo al Combate del Grupo de Aviación N° 8, con la medida disciplinaria de **“Un día de arresto militar con todo servicio”**, por no haber supervisado ni controlado adecuadamente la planificación previa del plan de vuelo del avión Casa 212 N° 966, como también por no haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de seguridad aeroespacial y planificación.

O.- Sanciónase al Teniente (A) Sr. Mauricio BARRÍA Ruiz, quien a la fecha del accidente se desempeñaba como Jefe de la Bandada de Transporte Táctico del Grupo de Aviación N° 8, con la medida disciplinaria de **“Dos días de arresto militar con todo servicio”**, por no haber planificado ni controlado adecuadamente el plan de vuelo del avión Casa 212 N° 966, como también por no haber dado cumplimiento a la normativa vigente en materia de planificación.

P.- Declárase prescrita la acción disciplinaria respecto del Coronel de Aviación (A) Sr. Walter FORNET Langerfeldt, por haber transcurrido más de dos años desde la época en que citado Sr. Oficial incurrió en las omisiones que le dieron origen.

Q.- Declárase prescrita la acción disciplinaria respecto del Capitán de Bandada (A) Sr. Fernando MARÍN Reyes y del Capitán de Bandada (A) Sr. Guido DE POL Martín, por haber transcurrido más de dos años desde el momento en que dichos Sres. Oficiales incurrieron en las acciones que le dieron origen.

R.- Notifíquese la presente resolución a los afectados, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento Serie E N° 10 “De Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas”.

S.- Atendido que las sanciones disciplinarias propuestas respecto del General de Aviación Sr. Luis ILI Salgado, del General de Brigada Aérea (A) Sr. Marcos GONZÁLEZ Vassallo, del General de Brigada Aérea (A) Sr. Julio FRÍAS Pistono, y del Comandante de Grupo (A) Sr. César PINEDA Troncoso, exceden las atribuciones disciplinarias de este Comandante en Jefe, según lo dispuesto en el artículo 57 del Reglamento

Serie "E" N° 2, "De Disciplina Para las Fuerzas Armadas", elévese, en su oportunidad, la presente Investigación Sumaria Administrativa al Sr. Ministro de Defensa Nacional, conjuntamente con los descargos correspondientes, a fin de que se pronuncie sobre las medidas disciplinarias propuestas respecto de los mencionados Sres. Oficiales, y para los demás trámites a que hubiere lugar.

T.- Remítanse los antecedentes, cuando corresponda, al Comando Logístico para conocimiento, resolución y demás fines de su competencia, en especial, para la baja de los inventarios de la Institución de la aeronave siniestrada y de las especies fiscales que se encontraban en su interior.

U.- Hecho, pase la investigación al Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, a fin de dar cumplimiento a la "Recomendación" efectuada por el Sr. Fiscal en Comisión en el Acápite V.- de su Dictamen Fiscal, de fecha 27 de abril de 2011.



JORGE ROJAS ÁVILA
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE

DISTRIBUCION:

- 1.- ISA.-
- 2.- Estado Mayor General (Inf.).-
- 3.- Comando de Personal (Inf.).-
- 4.- Comando de Combate (Inf.).-
- 5.- Dirección de Operaciones (Inf.).-
- 6.- Inspectoría General (Inf.).-
- 7.- Auditoría General (Inf.).-
- 8.- Comandancia en Jefe (Arch.).-