



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

D.G.A.C. DJUR. OF. N° 05/0/2713/15068/

OBJ.: Responde a propuesta de clasificación de autorizaciones sectoriales e informa lo que indica.

REF.: Folio OFIC202509969, de fecha 21 de octubre de 2025, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

SANTIAGO, 23 de diciembre de 2025.

DE : DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PARA : MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y TURISMO

I. Antecedentes.

De conformidad a lo indicado en el oficio de la referencia, ese Ministerio ha requerido a esta Dirección General un pronunciamiento previo de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo segundo transitorio de la Ley N° 21.770, Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales (en adelante, LMAS), según una tabla que contiene la propuesta de clasificación de autorizaciones sectoriales de competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, elaborada a partir del trabajo de co-diseño interministerial desarrollado previo al ingreso del proyecto de ley al Congreso Nacional y ajustada a las definiciones vigentes de cada tipología.

El propósito del presente oficio es formular una revisión de la clasificación de autorizaciones sectoriales propuesta por ese Ministerio y emitir un informe en que se pronuncie formalmente sobre los siguientes campos referidos a cada autorización de su competencia, a saber:

1. La denominación de la autorización.
2. La fuente legal y reglamentaria asociada.
3. La tipología en que se propone clasificar la autorización (administración o disposición, localización, proyecto, funcionamiento, profesional o servicio, u otras autorizaciones).
4. La justificación correspondiente a cada tipología asignada.

II. De previo y especial conocimiento: El bien jurídico protegido por la Dirección General de Aeronáutica Civil en relación con el objetivo pretendido por la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales.

Previo al análisis de lo requerido por esa cartera ministerial, es preciso reiterar la posición sostenida por la Dirección General de Aeronáutica Civil –entre otras, en el trabajo de co-diseño interministerial desarrollado previo al ingreso del proyecto de ley al Congreso Nacional– en cuanto el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico ha otorgado a esta Dirección General, el resguardo y la protección de los bienes jurídicos asociados al ámbito de sus competencias, no se avienen con el espíritu de la LMAS.

En efecto, la Ley N° 20.770 tiene por objeto proporcionar un marco general que vele por el cumplimiento, estandarice y coordine las formas establecidas para la válida actuación de los órganos de la Administración del Estado con competencia para habilitar proyectos o actividades sometidas a limitaciones regulatorias, otorgando mayor certeza a titulares y personas que desarrollan dichas actividades y a la ciudadanía en general. Su propósito, detallado en el inciso segundo del artículo 1° es: *“promover el desarrollo de la productividad, crecimiento e inversión a través de la creación de mecanismos para la modernización de las autorizaciones y el progresivo tránsito hacia una regulación estandarizada y simplificada para la habilitación de proyectos o actividades que resguarden adecuadamente los derechos de las personas solicitantes por medio de normas que definan el proceder de los órganos de la Administración del Estado para su actuación válida y pronta, la que tendrá en consideración los riesgos asociados, dará mayor certeza jurídica y aumentará la transparencia de los procedimientos”*.

De conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 16.752, la Dirección General de Aeronáutica Civil es un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, al cual le corresponde, fundamentalmente, la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea.

En cuanto a las competencias y atribuciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, estas son conferidas por la Ley N° 16.752 y la Ley N° 18.916 (Código Aeronáutico), los que regulan y ordenan sus funciones en el ámbito de la aviación civil en el país. Conforme a las atribuciones conferidas, en términos generales, la Ley N° 16.752 establece la creación de la DGAC como un organismo técnico y operativo encargado de la seguridad aeronáutica en Chile, otorgándole funciones asociadas a:

- Regulación, supervisión y fiscalización de las actividades relacionadas con la aviación civil en el país, abarcando tanto operaciones nacionales como internacionales.
- Gestión de la seguridad aérea y la infraestructura aeronáutica, otorgando competencias para administrar, controlar y supervisar la infraestructura aeronáutica de Chile, incluyendo aeropuertos y sistemas de navegación aérea.
- Fomento de la aviación civil, promoviendo y apoyando el desarrollo de la aviación civil en el país.
- Proponer la adopción o adoptar, según corresponda, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales aprobados por la Organización de Aviación Civil Internacional y por la Organización Meteorológica Mundial.

Por otra parte, la Dirección General de Aeronáutica Civil, como autoridad aeronáutica, tiene competencias y atribuciones que le son conferidas por el Código Aeronáutico, Ley N° 18.916, para regular los aspectos técnicos y operativos del sistema aeronáutico nacional, teniendo, entre otras funciones:

- Regulación de la seguridad operacional, estableciendo y haciendo cumplir los estándares de seguridad operacional en todas las actividades aeronáuticas, en concordancia con la normativa nacional e internacional.
- Fiscalizar y velar por el cumplimiento normativo, en el ámbito de la seguridad de todas las actividades relacionadas con la aviación civil, tanto para operadores, pilotos, y personal de tierra, como para la infraestructura y equipos.
- Investigación de accidentes e incidentes aéreos, teniendo competencia para investigar accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, emitiendo informes y recomendaciones de seguridad que buscan prevenir futuros eventos.
- Regulación del espacio aéreo para asegurar su utilización segura y ordenada, en coordinación con organismos nacionales e internacionales.
- Investigar y sancionar las infracciones al Código Aeronáutico y las normas sobre aviación civil.

De lo expuesto, en conformidad a la Ley N°16.752 como al Código Aeronáutico, la DGAC debe actuar en concordancia con las normativas y estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a efectos de mantener un sistema de vigilancia de seguridad operacional alineado con los preceptos internacionales sobre la materia.

De esta manera, los permisos o autorizaciones que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga, **tienen como fin último la salvaguarda y protección de bienes jurídicos superiores como la vida de las personas y el cumplimiento de los compromisos internacionales del Estado de Chile emanados del Convenio de Aviación Civil Internacional**, tratado marco de la actividad aeronáutica a nivel mundial suscrito en Chicago en 1944 (en adelante, el “Convenio de Chicago”) –ratificado por nuestro país el año 1957–, el cual establece un sistema de normas y recomendaciones internacionales sobre materias técnicas aeronáuticas, con miras a alcanzar la uniformidad de la normativa en todos los países signatarios. En los artículos 37° y 38° del Convenio se establece la obligación de los Estados parte de adoptar las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), constituidos por 19 anexos a esa Convención, cada uno sobre una materia específica¹.

Dado lo anterior, el sistema de autorizaciones, habilitaciones y/o permisos que emana de la Dirección General de Aeronáutica Civil ha sido concebida como una exigencia, por razones de interés público general y de seguridad nacional, para el desarrollo del transporte aéreo seguro, con el objeto de garantizar que se cumplan con las condiciones técnicas que exige la normativa nacional e internacional vigente en materia de seguridad operacional de las aeronaves.

Atendido el requerimiento que esa cartera ministerial ha solicitado a esta Dirección General, es posible distinguir dos grandes materias vinculadas a la aviación civil, a saber, la

¹ Chile es un Estado miembro del Convenio de Chicago de conformidad al decreto supremo N°509 bis, de 1957, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que “Promulga Convenio de Aviación Civil (OACI)”. Dicho tratado internacional regula el transporte aéreo internacional y establece los criterios generales para su funcionamiento, siendo el Convenio de Chicago el tratado normativo más importante en el Derecho Público Internacional Aeronáutico. Así, si un Estado miembro no cumple con las normas y prácticas recomendadas por la OACI, especialmente en áreas críticas como seguridad operacional, navegación aérea, gestión de emergencias y/o confidencialidad de la información, la organización puede denegar su asistencia técnica hasta que se subsanen los incumplimientos y/o se restablezcan las confianzas.

habilitación de aeródromos y el transporte de objetos, sustancias o dispositivos peligrosos que constituyen un peligro sea para la seguridad del vuelo o la seguridad pública, respecto de las cuales es posible advertir las siguientes consideraciones:

1. Respecto de la habilitación de Aeródromos, como ocurre con los Helipuertos que constituyen una especie de ellos, cabe señalar que en virtud del artículo 3° letra a) de la Ley N° 16.752, corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil autorizar el establecimiento y funcionamiento de los aeródromos civiles, disposición que se encuentra en armonía con lo preceptuado en el artículo 11 del Código Aeronáutico, que dispone que el establecimiento y operación de un aeródromo se hará previa autorización y habilitación de la autoridad aeronáutica, la que determinará las normas sobre su instalación, destino y funcionamiento. Por su parte, el artículo 12 del mismo cuerpo legal sostiene que la autoridad aeronáutica declarará habilitados, a petición del interesado, todos los aeródromos privados que cumplan con los requisitos y condiciones técnicas y de seguridad para las operaciones aéreas.

Cabe hacer presente que la autoridad aeronáutica a que se refiere el Código Aeronáutico es la Dirección General de Aeronáutica Civil, a menos que se haga mención expresa a la Junta de Aeronáutica Civil, conforme lo establece el artículo 183 del Código Aeronáutico.

El artículo 7 del Código Aeronáutico, por su parte, define que aeródromo es toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

Por su parte, los literales h), q) y t) del citado artículo 3 de la Ley 16.752 , establecen como funciones de la DGAC *“h) Dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de la navegación aérea y de los recintos aeroportuarios y proporcionar, en el marco de los estudios, proyección, construcción, mantenimiento, reparación y mejoramiento de los aeródromos y de sus edificios o instalaciones, su asesoría técnica a la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas”; “q) Dictar normas para que la operación de aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad aérea”, y “t) Proponer la adopción o adoptar, según corresponda, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales aprobados por la Organización de Aviación Civil Internacional y por la Organización Meteorológica Mundial”.*

Esta última letra se relaciona directamente con el artículo 37 del Decreto 509 bis, de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el Convenio de Aviación Civil Internacional (OACI), al indicar que: *“Todo Estado contratante se compromete a colaborar, con el fin de lograr el mayor grado de uniformidad posible en los reglamentos, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”.*

Para ello, mediante Decreto Supremo N° 173, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, se aprobó el Reglamento sobre Aeródromos (DAR-14), que incorpora las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional. Sobre el particular, la sección 2.2.2 del Capítulo 2 del Reglamento de Aeródromos señala que: *“La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) establecerá las normas técnicas para la habilitación y funcionamiento de los aeródromos privados donde operen aeronaves con peso máximo de despegue inferior a 5700 kg”.*

Asimismo, el referido DAR 14 entiende por Helipuerto, señalando que es aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros. Además, el capítulo 10 de dicho Reglamento de Aeródromos establece las exigencias técnicas de los Helipuertos definiendo su clasificación, puntos de referencia, elevación, características físicas, restricción y eliminación de obstáculos y ayudas visuales.

En lo que se refiere a las normas técnicas para la habilitación y funcionamiento de los aeródromos, específicamente el procedimiento y los requisitos exigidos para la habilitación y funcionamiento para autorizar el establecimiento de Helipuertos se encuentran establecidos por la Circular de la Dirección General de Aeronáutica Civil de fecha 30.ABR.1985 (DAC 14 00 004 D). En tanto la de Aeródromos Privados, su habilitación y funcionamiento para aeronaves con peso máximo de despegue se encuentran en la DAN 14 03.

El proceso de habilitación de aeródromos y los requisitos técnicos establecidos para su operación y funcionamiento tienen como fin último la salvaguarda y protección de bienes jurídicos superiores como la vida de las personas y el cumplimiento de los compromisos internacionales del Estado de Chile emanados del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Sobre el transporte de objetos, sustancias o dispositivos peligrosos que constituyan un peligro sea para la seguridad del vuelo o la seguridad pública, los permisos y autorizaciones asociados a la materia tienen su origen en el artículo 85 incisos primero y segundo del Código Aeronáutico, en el Decreto Supremo N° 49/2008, del Ministerio de Defensa Nacional que aprueba el Reglamento Transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea y la norma técnica aeronáutica DAN 18.

Ambos incisos del artículo 85 del Código Aeronáutico se refieren a igual materia sólo diferenciando el enfoque de la protección, sea a la seguridad de vuelo o la seguridad pública o seguridad nacional. Dichas normas están en conformidad al Anexo 18 de la OACI bajo el amparo de Convenio de Chicago y tienen directa relación a la seguridad de la aviación y evitar actos de interferencia ilícita que afecten la seguridad de la operación aérea, los tripulantes, pasajeros y terceros en tierra, mediante el transporte de mercancías peligrosas que puedan poner en riesgo los bienes superiores ya mencionados.

De este modo se busca prevenir que diversas situaciones entre las que se incluye:

- Actos de apoderamiento ilícito que contemplen la amenaza y/o utilización de materiales o mercancías que constituyan riesgo para la seguridad del vuelo o pública.
- Actos de interferencia ilícita utilizando como medios dichos materiales o mercancía con el fin de intentar a la seguridad el vuelo o la seguridad pública.
- Accidentes de aviación que, sin involucrar intervención ilícita ponga en riesgo a la tripulación, pasajeros o terceros en tierra a verse expuestos a elementos peligrosos que pueden ser de carácter explosivo, de riesgo biológico o químico.

Asimismo, se debe tener a la vista que actualmente, de conformidad al artículo 5 de la Ley N°21.732 se califica como delito terrorista aquellos que sirvan de medio necesario para la destrucción o apoderamiento de una aeronave en vuelo.

Estos permisos no son un requisito meramente administrativo para el transporte de dichos bienes. Su razón de ser y fundamento están relacionados a exigencias previstas en

el derecho interno y en acuerdos internacionales con el fin de evitar cualquier situación que pueda poner en riesgo la vida de las personas que se encuentran en la aeronave en vuelo o de terceros ajenos que se puedan ver afectados.

Lo anterior se condice con la política de defensa nacional que entiende la seguridad interna como aquella que busca *“Contribuir a la soberanía nacional en todo su territorio, otorgar seguridad a las personas en las áreas territoriales asignadas bajo jurisdicción de las fuerzas armadas, cumpliendo roles policiales, de protección, de fiscalización, de búsqueda y salvamento, y de apoyo al orden y seguridad pública conforme a la Constitución y las leyes”*.

En definitiva, los antecedentes expuestos tienen como propósito justificar que una necesaria ponderación de los objetivos o propósitos que pretende obtener la Ley N° 20.770 (promover el desarrollo de la productividad, crecimiento e inversión a través de la creación de mecanismos para la modernización de las autorizaciones y el progresivo tránsito hacia una regulación estandarizada y simplificada para la habilitación de proyectos o actividades, prevista en el artículo 1° de la ley) debe ceder ante los bienes jurídicos protegido por las normas que regulan el actuar de esta Autoridad Aeronáutica que, en último término, están constituidos por la vida y seguridad de las personas.

III. El ámbito de exclusión de la Ley N° 20.770 resulta aplicable a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El artículo 4 de la LMAS señala que quedan fuera de su ámbito de aplicación, en lo que interesa, las siguientes autorizaciones:

“1) Las autorizaciones de competencia del Ministerio de Defensa Nacional, y sus entidades dependientes o relacionadas, que tengan por objeto cautelar la seguridad nacional”.

Tal como fue señalado en el numeral precedente, de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 16.752, la Dirección General de Aeronáutica Civil es un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, al cual le corresponde, fundamentalmente, la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea.

En tal carácter, las autorizaciones de competencia de esta Autoridad Aeronáutica tienen por objeto cautelar la seguridad nacional, deber del Estado de rango constitucional y atributo de las Fuerzas Armadas dependientes del Ministerio de Defensa Nacional, según dispone el artículo 101 de la Constitución Política de la República. Adicionalmente, este deber se encuentra reconocido en tratados internacionales sobre derechos humanos, como el Pacto de Derechos Civiles y Políticos de la Organización de Naciones Unidas y el Pacto de San José de Costa Rica, invocándose en ambos casos como una causal que habilita a los Estados parte para la restricción, en cierta medida, de los derechos en ellos reconocidos.

Se trata, a su vez, de un concepto jurídico indeterminado de contenido complejo, nutrido principalmente desde la ciencia militar y sus disciplinas auxiliares.

Un concepto material, asociado a una visión tradicional de seguridad nacional, la vincula con la ausencia de inseguridad para la soberanía nacional, tanto desde el punto de vista de amenazas provenientes del exterior, como las que tengan su origen al interior del territorio que abarca la nación, identificándola con la tarea de defensa nacional.

En este sentido, un estudio originalista del texto constitucional permite observar que las definiciones proporcionadas en la Comisión de Estudios que precedió a la Constitución de 1980, en Sesiones N° 52 y N° 54, de 1974, y N° 357 y N° 383, de 1978, caracterizan la seguridad nacional en los términos de la doctrina castrense.

Con todo, la literatura constitucional posterior ha sido más o menos conteste en evitar conceptualizaciones reduccionistas que asimilen seguridad con defensa nacional, de momento que se ha entendido a esta como un factor de tantos que contribuyen a aquella, que precisa incorporar factores institucionales, económicos, sociales y, en definitiva, aquellos que contribuyen al bien general de la nación.

En la actualidad, el Ministerio de Defensa Nacional cuenta con una posición oficial sobre el contenido del concepto de seguridad nacional, contenida en el *Libro de la Defensa Nacional*, que incorpora elementos de ambas visiones, señalando que *“la seguridad de la nación chilena debe entenderse como una condición que varía según las acciones que el Estado realice para hacer avanzar el país hacia los objetivos pretendidos y resguardar los intereses nacionales con la menor interferencia de riesgos, amenazas, problemas u otros obstáculos importantes”*.

Asimismo, invoca como objetivos de la defensa nacional, los siguientes: *“Conservar la independencia y soberanía del país; mantener la integridad del territorio nacional; contribuir a la creación de condiciones de seguridad externa fundamentales para lograr el bien común de la nación; respaldar a la política exterior de Chile; contribuir al mantenimiento y promoción de la paz y la seguridad internacionales, de acuerdo con el interés nacional; contribuir al desarrollo nacional y cooperar al logro de otras capacidades del Estado; contribuir a la preservación de la institucionalidad de Chile como República democrática y al Estado de derecho; contribuir al mantenimiento del legado histórico y cultural de Chile; contribuir a las actividades que el Estado realiza con el propósito de fortalecer el compromiso ciudadano con la defensa; participar en el sistema de protección civil, contribuyendo a la respuesta oportuna ante situaciones de emergencia y catástrofe, en particular en acciones de protección a la población en condición de riesgo; contribuir, con la presencia de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional, a la integración física de zonas fronterizas, aisladas y especiales, y al desarrollo social y económico de comunidades locales en dichas zonas”*.

La LMAS reconoce que las autorizaciones que otorgan los órganos dependientes del Ministerio de Defensa, como esta DGAC, son susceptibles de tener por objeto el resguardo de la seguridad nacional más, habida cuenta la indeterminación del contenido de este concepto, es preciso hacer un ejercicio de calificación para distinguir qué autorizaciones quedarán dentro o fuera del régimen procedimental de la Ley Marco o, dicho de otro modo, qué autorizaciones son susceptibles de cumplir con tales objetivos.

Indudablemente, por los motivos aludidos en el acápite anterior, las dos grandes materias vinculadas a la aviación civil que han sido sometidas a pronunciamiento de este Servicio, a saber, la habilitación de aeródromos y el transporte de objetos, sustancias o dispositivos peligrosos que constituyen un peligro sea para la seguridad del vuelo o la seguridad pública, deben ser incluidas dentro del ámbito de exclusión de la ley, atendido que las autorizaciones que emanan de la Dirección General de Aeronáutica Civil han sido concebidas como una exigencia, por razones de interés público general y seguridad nacional, para el desarrollo del transporte aéreo seguro, con el objeto de garantizar que se cumplan con las condiciones técnicas que exige la normativa nacional e internacional vigente en materia de seguridad operacional de las aeronaves. En ese orden de ideas, el transporte de personas por vía aérea constituye una actividad sensible, correspondiente a la autoridad aeronáutica

fiscalizar en resguardo de la seguridad de vuelo para la protección de la vida de los pasajeros, tripulaciones y terceros en superficie.

IV. Pronunciamiento sobre la propuesta de clasificación de autorizaciones sectoriales de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a requerimiento del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

Sin perjuicio de lo señalado en los acápite II y III., con el objeto de dar cumplimiento al requerimiento del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, se utiliza el formato propuesto por esa cartera ministerial, en el que se consigna la confirmación de la información contenida en la propuesta o se indica si alguno de los campos requiere algún ajuste y en qué sentido, conforme a los siete permisos o autorizaciones identificados que corresponden a los siguientes:

Autorización sectorial 008-001 Autorización de funcionamiento de aeródromo	
Denominación de la autorización: Autorización de funcionamiento de aeródromo	Denominación de la autorización: Se confirma
Fuente legal o reglamentaria: Ley N°16.752/1968, del Ministerio de Defensa Nacional, fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General Aeronáutica Civil, art. 3; Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 11; Decreto N°173/2003, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba plano que determina a las zonas de protección para el aeropuerto “Arturo Merino Benitez y sus radioayudas”, ubicado en la ciudad de Santiago, Región Metropolitana; Decreto N°173/2004, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba Reglamento de Aeródromos.	Fuente legal o reglamentaria: Ley N° 16.752/1968, del Ministerio de Defensa Nacional, fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General Aeronáutica Civil, art. 3; Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 11; Decreto N°173/2004, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba Reglamento de Aeródromos (DAR-14). En este caso, también se sugiere tener a la vista la norma técnica aeronáutica DAN 14 154 sobre Diseño de Aeródromos. Comentario: Se sugiere eliminar la referencia al plano de protección toda vez que no se relaciona con el procedimiento de autorización de funcionamiento de aeródromo.
Clasificación propuesta: Autorización de funcionamiento	Clasificación propuesta: Se confirma
Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de funcionamiento porque su objeto principal es autorizar la entrada en operación de un aeródromo público o privado, una vez verificado	Justificación propuesta:

que las pistas, ayudas visuales, instalaciones y servicios cumplen con los requisitos técnicos, de seguridad y de gestión operacional. Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de localización, porque el objeto central no es aprobar el lugar donde se emplaza un proyecto o actividad (FACTIBILIDAD), ni la intervención sobre elementos protegidos; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución de una obra o actividad; y de la tipología de profesional o servicio, porque el objeto central no es la idoneidad técnica o profesional del titular.	Se confirma
---	--------------------

Autorización sectorial 008-002 Autorización de funcionamiento de helipuerto	
Denominación de la autorización: Autorización de funcionamiento de helipuerto	Denominación de la autorización: Se confirma
Fuente legal o reglamentaria: No se identifica fuente legal ni reglamentaria asociada.	Fuente legal o reglamentaria: Decreto N°173/2004, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba Reglamento de Aeródromos (DAR-14). Capítulo X. En este caso, también se sugiere tener a la vista la norma técnica aeronáutica DAN 14 155, sobre diseño y operación de helipuertos y la circular aeronáutica DAC 14 00 004 D de 30 de marzo de 1985 que busca <i>Establecer disposiciones para autorizar el funcionamiento de Helipuertos Públicos y Privados.</i>
Clasificación propuesta: Autorización de funcionamiento	Clasificación propuesta: Se confirma
Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de funcionamiento porque su objeto principal es autorizar la operación de un helipuerto, verificando que las características geométricas, de seguridad y de infraestructura cumplan con	Justificación propuesta:

las exigencias, asegurando condiciones adecuadas para el desarrollo seguro de operaciones aéreas. Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de localización, porque el objeto central no es aprobar el lugar donde se emplaza un proyecto o actividad, ni la intervención sobre elementos protegidos; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución de una obra o actividad; y de la tipología de profesional o servicio, porque el objeto central no es la idoneidad técnica o profesional del titular.	Se confirma
---	--------------------

Autorización sectorial 008-004 Autorización de sitio de operación temporal	
Denominación de la autorización:	Denominación de la autorización:
Autorización de sitio de operación temporal	Se confirma
Fuente legal o reglamentaria:	Fuente legal o reglamentaria:
Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 98.	- Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 98. - DAR 06 1.1 - 3.5 - DAN 137. 137.125. DAN 137.125: (c) Cuando se desee operar en sitios no definidos como aeródromos / helipuertos por más de treinta (30) días, el operador deberá solicitar a la DGAC una autorización de sitio de operación temporal teniendo en consideración lo indicado en el DAR 06 y DAN 14 07. La autorización emitida por la DGAC, tendrá una duración máxima de seis (6) meses, terminado el cual se deberá solicitar la correspondiente habilitación de aeródromo / helipuerto definitivo, en caso de que el operador desee continuar operando. Durante la vigencia de la autorización, el operador asumirá la responsabilidad reglamentaria y legal de la utilización y mantenimiento del emplazamiento para el cual se otorgó la autorización.

Clasificación propuesta: Autorización de funcionamiento	Clasificación propuesta: Otras autorizaciones
Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de funcionamiento porque su objeto principal es autorizar la operación temporal de aeronaves en lugares distintos a aeródromos o helipuertos permanentes, permitiendo el aterrizaje y despegue por un período acotado y bajo condiciones de seguridad operacional. Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de localización, porque el objeto central no es aprobar el lugar donde se emplaza un proyecto o actividad, ni la intervención sobre elementos protegidos; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución de una obra o actividad; y de la tipología de profesional o servicio, porque el objeto central no es la idoneidad técnica o profesional del titular.	Justificación propuesta: El permiso de autorización temporal es un permiso que recae para operar desde sitios no definidos como aeródromo, siempre que sea por un periodo superior a 30 días e inferior a 6 meses. No es de funcionamiento, pues aquel tipo tiene como objeto central el autorizar la operación o entrada en funcionamiento de un <u>proyecto ya construido o instalado</u>. En este caso, no hay proyecto o instalaciones que deban ser autorizadas para funcionamiento, tampoco construcciones dispuestas a ser desarrolladas o ejecutadas; la esencia del permiso es usar/operar en lugares no habilitados ya existentes, por un periodo de tiempo determinado. No es de localización pues esta tipología requiere la autorización sea requerida en atención del emplazamiento exigido en función de a) normas de ordenamiento y planificación territorial o; b) un acto administrativo que apruebe la intervención o la ejecución de acciones sobre el patrimonio cultural, recursos naturales o especies que gozan de protección especial, ubicadas en el área de emplazamiento de un proyecto o actividad. De este modo, la autorización actual no encuadra en ninguna de las tipologías planteadas. Así, habiéndose descartado las demás tipologías en la misma forma propuesta por MINECON, se sugiere encasillarla bajo el tipo “Otras autorizaciones” por la naturaleza especial de la autorización de operación temporal.

Autorización sectorial 008-007 Permiso para las construcciones, instalaciones y plantaciones en los aeródromos públicos, en su zona de aproximación y en los terrenos circundantes a las instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea	
Denominación de la autorización: Permiso para las construcciones, instalaciones y plantaciones en los aeródromos públicos, en su zona de aproximación y en los terrenos circundantes a las instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea	Denominación de la autorización: Se confirma
Fuente legal o reglamentaria: Ley N° 16.752/1968, del Ministerio de Defensa Nacional, fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General Aeronáutica Civil, art. 5.	Fuente legal o reglamentaria: Ley N° 16.752/1968, del Ministerio de Defensa Nacional, fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General Aeronáutica Civil, art. 5, en relación, según proceda: ▪ Con el Reglamento de Aeródromos (DAR-14), aprobado por D.S. N° 173/2004, del Ministerio de Defensa Nacional. ▪ Con la Norma Aeronáutica DAN 14 09 sobre Peligro Aviario y Fauna Silvestre en los Aeródromos, aprobada por Resolución Exenta N° 04/3/0885/1012, de 2020, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en lo relativo a las fuentes que atraigan a las aves y otros animales que se emplacen en un radio de 13 km de los aeródromos públicos.
Clasificación propuesta: Autorización de localización	Clasificación propuesta: Se confirma Prevención: De conformidad con el literal b) del artículo 7 de la Ley 21.770, la autorización de localización guarda relación los actos administrativos que aprueban el emplazamiento de un proyecto o actividad, exigido en atención a las normas de ordenamiento y planificación territorial, o la intervención o la ejecución de acciones sobre el patrimonio cultural, recursos naturales o especies que gozan de protección especial. En contraste, la autorización objeto de la presente calificación, consagrada en el artículo 5 de la Ley 16.752, es una exigencia que emana de una norma de seguridad operacional en las zonas de protección en los aeródromos públicos, que no tiene contenido de ordenación territorial ni de protección patrimonial, de recursos naturales o especies.

Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de localización porque su objeto principal es autorizar la realización de construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las zonas de protección, aproximación o servidumbre aeronáutica de aeródromos públicos, verificando que no interfieran con la seguridad de vuelo ni con las ayudas a la navegación aérea. Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución o construcción de un proyecto o actividad; de la tipología de funcionamiento, porque el objeto central no es autorizar la operación o entrada en funcionamiento de un proyecto ya construido o instalado; y de la tipología de profesional o servicio, porque el objeto central no es la idoneidad o competencias del titular.	Justificación propuesta: Idéntica prevención del párrafo anterior, en el sentido de que la autorización objeto de la presente calificación, consagrada en el artículo 5 de la Ley 16.752, es una exigencia que emana de una norma de seguridad operacional en las zonas de protección en los aeródromos públicos, que no tiene contenido de ordenación territorial ni de protección patrimonial, de recursos naturales o especies.
--	---

Autorización sectorial 008-005 Permiso para transportar en las aeronaves objetos que constituyan un peligro para la seguridad de vuelo	
Denominación de la autorización: Permiso para transportar en las aeronaves objetos que constituyan un peligro para la seguridad de vuelo.	Denominación de la autorización: Observación: Se advierte una excesiva amplitud semántica. Al efecto, se hace presente que la normativa aplicable utiliza, uniformemente, la nomenclatura “mercancías peligrosas”. En este sentido, cabe considerar que el Reglamento de Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea DAR-18, aprobado por D.S. N° 49/2008, del Ministerio de Defensa Nacional, proporciona una definición técnica de Mercancía Peligrosa, señalando que se trata de <i>“Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y sus suplementos o estén clasificadas de acuerdo a ellas”</i>. Mismo tanto replica la subsección 1.1.26 de la Norma Aeronáutica DAN 18 sobre Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía

	Aérea, aprobada por Resolución Exenta N° 0257/2017 de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La referida Lista de Mercancías Peligrosas, según señala la subsección 1.1.25 de la DAN 18 es la Tabla 3-1 de las Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, contenidas en el Doc. 9284 - AN/905 de la Organización de Aviación Civil Internacional. Habida cuenta de las consideraciones expuestas, se sugiere la denominar la autorización bajo la siguiente fórmula: “Permiso para transportar por vía aérea mercancías peligrosas para la seguridad de vuelo”.
Fuente legal o reglamentaria: Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 85 inciso 1°; Decreto N°49/2008, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba “Reglamento de transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea DAR 18”.	Fuente legal o reglamentaria: Se confirma Observación: Es preciso agregar la Norma Aeronáutica DAN 18 sobre Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, aprobada por Resolución Exenta N° 0257/2017 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
Clasificación propuesta: Autorización de profesional o servicio	Clasificación propuesta: Se confirma

Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de profesional o servicio porque su objeto principal es autorizar a operadores o explotadores de aeronaves para transportar, bajo condiciones controladas, objetos que representan un riesgo para la seguridad del vuelo (como materiales inflamables, corrosivos o explosivos). Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de localización, porque el objeto central no es aprobar el lugar donde se emplaza un proyecto o actividad, ni autorizar intervenciones sobre elementos protegidos; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución de un proyecto o actividad; y de la tipología de funcionamiento, porque el objeto central no es autorizar la operación o entrada en funcionamiento de un proyecto ya construido o instalado.	Justificación propuesta: Se confirma
---	---

Autorización sectorial 008-006 Permiso para transportar objetos, sustancias o dispositivos peligrosos para la seguridad pública	
Denominación de la autorización: Permiso para transportar objetos, sustancias o dispositivos peligrosos para la seguridad pública	Denominación de la autorización: Observación: Se advierte una excesiva amplitud semántica. Al efecto, se hace presente que la normativa aplicable utiliza, uniformemente, la nomenclatura “mercancías peligrosas”. En este sentido, cabe considerar que el Reglamento de Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea DAR-18, aprobado por D.S. N° 49/2008, del Ministerio de Defensa Nacional, proporciona una definición técnica de Mercancía Peligrosa, señalando que se trata de <i>“Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y sus suplementos o estén clasificadas de acuerdo a ellas”</i>. Mismo tanto replica la subsección 1.1.26 de la Norma Aeronáutica DAN 18 sobre Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, aprobada por Resolución Exenta N°

	0257/2017 de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La referida Lista de Mercancías Peligrosas, según señala la subsección 1.1.25 de la DAN 18 es la Tabla 3-1 de las Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, contenidas en el Doc. 9284 - AN/905 de la Organización de Aviación Civil Internacional. Habida cuenta de las consideraciones expuestas, se sugiere la denominar la autorización bajo la siguiente fórmula: “Permiso para transportar por vía aérea mercancías peligrosas para la seguridad pública”.
Fuente legal o reglamentaria: Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 85 inciso 2°; Decreto N°49/2008, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba “Reglamento de transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea DAR 18”.	Fuente legal o reglamentaria: Se confirma Observación: Es preciso agregar la Norma Aeronáutica DAN 18 sobre Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, aprobada por Resolución Exenta N° 0257/2017 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
Clasificación propuesta: Autorización de profesional o servicio	Clasificación propuesta: Se confirma
Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de profesional o servicio porque su objeto principal es autorizar el transporte aéreo de objetos, sustancias o dispositivos considerados peligrosos para la seguridad pública —como armas, municiones o materiales químicos restringidos—, asegurando que el titular cuente con las competencias técnicas, protocolos y equipos exigidos. Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de localización, porque el objeto central no es aprobar el lugar donde se emplaza un proyecto o actividad, ni autorizar intervenciones sobre elementos protegidos; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución de un proyecto o actividad; y de la tipología de	Justificación propuesta: Se confirma

funcionamiento, porque el objeto central no es autorizar la operación o entrada en funcionamiento de un proyecto ya construido o instalado.	
---	--

Autorización sectorial 008-003 Recepción de proyecto señalización y balizas	
Denominación de la autorización: Recepción de proyecto señalización y balizas	Denominación de la autorización: Se sugiere modificación de denominación: “Recepción de proyecto señalización y balizas fuera de aeródromo/helipuerto”. Justificación: La redacción del nombre del permiso le da amplitud tal que solapa con situaciones que, si bien refieren a señalización y balizamiento, son propios de la autorización de funcionamiento de aeródromo 008-001 y autorización de funcionamiento de helipuerto 008-002.
Fuente legal o reglamentaria: Ley N°18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 26; Decreto N°173/2004, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba Reglamento de Aeródromos, art. 5.4.	Fuente legal o reglamentaria: Ley N° 18.916/1990, del Ministerio de Justicia, aprueba Código Aeronáutico, art. 26; Decreto N° 173/2004, del Ministerio de Defensa Nacional, aprueba Reglamento de Aeródromos, DAR 14, sección 5.4. En este caso, también se sugiere tener a la vista la norma técnica aeronáutica DAN 14 154 sobre Diseño de Aeródromos, especialmente su apéndice 8. Prevención: Si bien este permiso comparte la normativa aplicable con aquellos referidos al funcionamiento de aeródromos y de helipuerto, se debe mantener la diferenciación de ellos pues, estos últimos comprenden la señalización balizamiento dentro del recinto aeronáutico, en cambio, este permiso refiere a señalización y balizas fuera de él.
Clasificación propuesta: Autorización de funcionamiento	Clasificación propuesta: Se confirma
Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de funcionamiento porque su objeto principal es autorizar la recepción técnica y puesta en	Justificación propuesta: Esta autorización se clasifica en la tipología de funcionamiento

funcionamiento de los sistemas de señalización visual, balizas y ayudas luminosas en aeródromos o helipuertos, una vez instalados, y verificado su cumplimiento con los estándares de seguridad aeronáutica. Se diferencia de la tipología de administración o disposición, porque el objeto central no es habilitar el uso o explotación de bienes fiscales, bienes nacionales de uso público o servicios de interés público; de la tipología de localización, porque el objeto central no es aprobar el lugar donde se emplaza un proyecto o actividad, ni la intervención sobre elementos protegidos; de la tipología de proyecto, porque el objeto central no es aprobar un diseño, plan o programa técnico previo a la ejecución de una obra o actividad; y de la tipología de profesional o servicio, porque el objeto central no es la idoneidad técnica o profesional del titular.	porque su objeto principal es autorizar la recepción técnica y puesta en funcionamiento de los sistemas de señalización visual, balizas y ayudas luminosas fuera de aeródromos o helipuertos, una vez instalados, o dispuestos para ser instalados y verificado su cumplimiento con los estándares de seguridad aeronáutica.
--	---

Saluda a US.,

FISCAL SUBROGANTE

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.
- 2.- Ministerio de Defensa, Subsecretaría para las Fuerzas Armadas.
- 3.- DGAC, Departamento Secretaría General.
- 4.- DGAC, Departamento Planificación.
- 5.- DGAC, Departamento Jurídico.

ICM/NAL/JMT/DRV/JSR Expediente 14369