

# PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL CÓDIGO AERONAUTICO PARA FORTALECER LA SEGURIDAD DEL ESPACIO AEREO DEL PAÍS

1. **Antecedentes**

Uno de los primeros registros de regulacio n aerona utica a nivel internacional se encuentra en la “Ordenanza de Lenoir”, un reglamento que permitio ordenar los ascensos de globos aerosta ticos en Parí s, Francia; no obstante, no fue sino hasta la invencio n y ra pida masificacio n de los aviones, a principios del siglo XX, que los diversos paí ses comenzaron a elaborar normativas para el buen uso del espacio ae reo.

Chile, por su parte, fue pionero en la aerona utica mundial; el primer vuelo de avio n se realizo en 1910[1,](#_bookmark0) solo siete an os despue s del primer vuelo hecho por los hermanos Wright.

Dentro de las ramas de la ciencia jurí dica, el Derecho Aerona utico ha de ser una de aquellas que ma s ra pido desarrollo ha alcanzado en los tiempos modernos, regulacio n que va de la mano con el ra pido avance de la tecnologí a y la infraestructura ae rea. Son pocas las ramas del derecho que alcanzan dicho desarrollo en tan poco tiempo.

En nuestro paí s, una de las principales regulaciones en materia aerona utica se encuentra en la ley 18.916, que fija el Co digo Aerona utico, un cuerpo normativo que se publica el 8 de febrero de 1990 y que, junto a los tratados internacionales en materia

1 Fuente: https://museoaeronautico.dgac.gob.cl/2022/08/19/58-efemeride-primer-vuelo-de-un- aeroplano-en-chile/

aerona utica, constituyen las principales regulaciones. En esta ley se norman materias relacionadas con la infraestructura ae rea, las naves, la aerona utica civil y comercial, el personal, los contratos, infracciones, responsabilidades y delitos contra la seguridad de la aviacio n civil.

Cabe hacer presente, que los delitos aerona uticos tienen por objeto la proteccio n de bienes jurí dicos que van desde la seguridad en vuelos o superficie hasta la seguridad de terceros e incluso del paí s.

A mayor abundamiento, uno de los objetivos de nuestro Co digo Aerona utico busca definir las conductas delictuales y sus sanciones, lo que a su vez iba en lí nea con la normativa internacional sobre la materia, especialmente los convenios internacionales de Tokio de 1963, de La Haya de 1970 y de Montreal de 1971.

Si bien la normalidad del transporte ae reo comercial y la seguridad de vuelo de la aviacio n civil son fundamentales, existen en la actualidad algunas nuevas conductas que atentan contra los bienes jurí dicos protegidos, ya expresados, y que han comenzado a masificarse a nivel internacional. Cabe hacer presente que, dada la naturaleza de riesgo que tiene la aviacio n, el legislador extrema riesgos, preocupaciones y rigurosidad, asegurando que la intervencio n en esta se haga con sumo cuidado.

La ma xima autoridad en materia de aerona utica civil esta compuesta por dos instituciones como lo son la Junta de Aerona utica Civil (JAC) y la Direccio n General de Aerona utica Civil (DGAC). Estas instituciones regulan y supervisan el transporte ae reo en el paí s.

Por un lado, la JAC es la Autoridad Aerona utica que tiene por misio n ejercer la direccio n superior de la aviacio n civil en Chile, gestionando polí ticas pu blicas que promuevan su desarrollo y, especialmente, el del transporte ae reo comercial nacional e internacional, con el fin de que exista la mayor cantidad de servicios ae reos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad, en beneficio de los usuarios de este modo de transporte[2.](#_bookmark1) La DGAC, por otro, tiene como misio n normar, controlar y fiscalizar la

2 Cita textual: https://[www.jac.gob.cl/quienes-somos/](http://www.jac.gob.cl/quienes-somos/)

actividad ae rea y el personal aerona utico. Adema s, desarrolla capacidades de aeronavegacio n y cuenta con profesionales especializados que permiten el funcionamiento seguro y eficiente de las operaciones ae reas que se efectu an en el territorio nacional, durante las 24 horas los 365 dí as del an o[3.](#_bookmark2)

La infraestructura de la Red Aeroportuaria Nacional se compone de 344 aero dromos, 102 helipuertos y 7 aeropuertos distribuidos desde Arica a la Anta rtica, incluyendo los territorios insulares. De estos, la DGAC administra 101 y solo tiene personal en 36 de estos[4.](#_bookmark3) Debido a esto, solo una pequen a parte de los vuelos en el paí s son fiscalizados directamente por la DGAC, quedando una mayorí a considerable fuera de su autoridad, por lo que gran parte de los desplazamientos se hacen esperando una buena fe por parte de los operarios, ya que los planes de vuelo y registros de los mismos se transforman en una mera formalidad.

Lo anterior se transforma en una especial preocupacio n cuando surgen a la luz pu blica antecedentes que dan cuenta de posibles operaciones de traslado de drogas en el espacio ae reo nacional.

El 10 de marzo del presente an o, el noticiero de Canal 13 transmitio un reportaje denominado: “Pistas sin fiscalizacio n: “¿Narcoavionetas en Chile?”[5,](#_bookmark4) en el cual se relatan una serie de casos que ameritan especial atencio n, especialmente dado que estos episodios han incluido interceptacio n por parte de la Fuerza Ae rea de Chile, aterrizajes y despegues sin registro, entre otras conductas sospechosas.

En la actualidad, el Estado de Chile carece de personal y tecnologí a que permita aumentar el control de los vuelos de la aviacio n civil, motivo por el cual se debe robustecer la legislacio n y las sanciones de la misma.

3 Cita textual: https://[www.dgac.gob.cl/quienes-somos/](http://www.dgac.gob.cl/quienes-somos/)

4 Fuente: https://[www.dgac.gob.cl/aeropuertos/red-aeroportuaria-nacional/red-aeroportuaria/](http://www.dgac.gob.cl/aeropuertos/red-aeroportuaria-nacional/red-aeroportuaria/)

5 Reportaje disponible en: https://[www.t13.cl/videos/reportajes-t13/reportajes-t13-pistas-sin-](http://www.t13.cl/videos/reportajes-t13/reportajes-t13-pistas-sin-) fiscalizacion-narcoavionetas-chile-9-3-2025

La u ltima modificacio n realizada al Co digo Aerona utico fue por medio de la ley 21.610, que incorporo una serie de normas en materia de listado de pasajeros del transporte ae reo nacional.

En el derecho comparado, y siendo las llamadas “narco avionetas” una realidad que afecta desde hace de cadas a diversos paí ses, historias que incluso han sido llevadas al cine, dando cuenta de que esto no es un problema nuevo, sino que es un hecho cierto, cuya ocurrencia es innegable, diversos legisladores han querido entregar una respuesta a esta problema tica. En Ecuador se presento un proyecto de ley que facilita derribar este tipo de aviones[6](#_bookmark5); Paraguay, por su parte, ha sancionado leyes para implementar la obligacio n de adquirir y poner en funcionamiento radares primarios que permitan cubrir su espacio ae reo nacional. Honduras aprobo una ley que autoriza el derribo de avionetas no identificadas, sospechosas de transportar drogas[7.](#_bookmark6)

Finalmente, en Brasil, desde el 2004 se fijaron nuevos procedimientos para agilizar el derribo de aviones ilegales, estableciendo un marco a cumplir.

Chile regula el derribo de aviones con el reglamento DAR 91 “reglas de vuelo y operacio n general” y la DAN 91 sobre “reglas del aire”.

Las operaciones de los narco aviones son hoy por hoy populares en redes sociales, donde se evidencia este tipo de actuaciones, las que en muchas ocasiones son temerarias, lanzando drogas a tierra, volando a baja altura.

# Objeto del proyecto

Con la finalidad de modernizar la normativa aerona utica, a objeto de que esta pueda hacer frente a las problema ticas de seguridad que derivan de la falta de fiscalizacio n, personal e infraestructura, se propone una modificacio n al Co digo Aerona utico, para

6 Fuente: https://[www.infobae.com/america/america-latina/2021/11/24/ecuador-debate-una-ley-que-](http://www.infobae.com/america/america-latina/2021/11/24/ecuador-debate-una-ley-que-) permitiria-el-derribo-de-narcoavionetas/

7 Fuente: [https://www.revistaeyn.com/centroamericaymundo/honduras-aprueban-ley-de-derribo-de-](https://www.revistaeyn.com/centroamericaymundo/honduras-aprueban-ley-de-derribo-de-narco-avionetas-) [narco-avionetas-](https://www.revistaeyn.com/centroamericaymundo/honduras-aprueban-ley-de-derribo-de-narco-avionetas-)

incorporar criterios de registro, reporte, verificacio n y comunicacio n durante todo el recorrido que realizan las aeronaves de la aviacio n civil.

Por lo expuesto, los diputados y diputadas firmantes venimos a someter a vuestra discusio n el siguiente proyecto de ley.

# Proyecto de ley

**Artículo único. -** Modifí quese la ley 18.916, que aprueba el Co digo Aerona utico, en el siguiente sentido:

1. Para reemplazar el inciso primero del artí culo 76 por el siguiente:

“La circulacio n de aeronaves chilenas se realizara conforme a criterios de seguridad, registro y seguimiento que disponga la autoridad. La circulacio n, dentro del territorio nacional y su espacio ae reo sera libre, pero se sujetara a las restricciones que imponga la ley o la autoridad aerona utica.”

1. ​ Para reemplazar el inciso primero del artí culo 78, por el siguiente:

“El despegue y aterrizaje de toda aeronave se hara en los aero dromos reconocidos por la autoridad aerona utica. En estos se llevara registro de las aeronaves, pilotos, pasajeros y carga, los que sera n informados oportunamente a la autoridad.”

1. ​Para incorporar un inciso final nuevo al artí culo 80, del siguiente tenor:

“Una vez realizado el aterrizaje se debera dejar registro del motivo de la emergencia, la individualizacio n del piloto, los pasajeros y la carga que

este transportare, los que debera n ser comunicados a la autoridad aerona utica y las policí as.”

1. ​Para reemplazar el artí culo 83 por el siguiente:

Artí culo 83.- La autoridad aerona utica tiene la facultad de controlar, registrar, inspeccionar y realizar seguimiento de las aeronaves, su tripulacio n y a las personas o cosas transportadas a bordo.

Esta podra ordenar a cualquier aeronave su aterrizaje para ser fiscalizada.

1. Para incorporar un inciso segundo al artí culo 84, del siguiente tenor:

“Sera obligatorio para toda aeronave civil, previo a su despegue, informar plan de vuelo, individualizar al piloto y pasajeros, sen alar el detalle de carga si llevare y el estado de sus instrumentos de comunicacio n”.

1. Para incorporar un inciso segundo al artí culo 86, del siguiente tenor:

“En el caso de aquellas aeronaves cuyo vuelo no se encuentre registrado por la autoridad aerona utica y no respondiere a las comunicaciones que esta hiciere a objeto de ordenar su aterrizaje, se presumira co mo posible transporte de drogas o sustancias ilí citas.”

**Rubén Oyarzo Figueroa Honorable Diputado de la República**