Modifica el Código Aeronáutico en materia de aeronaves sin piloto

Boletín N°10256-19

1. Fundamentos. En su sentido natural y obvio la tecnología comprende el "conjunto de teorías y de técnicas que permiten el aprovechamiento práctico del conocimiento científico"[1], y es precisamente en este ámbito de desarrollo y divulgación científica que se avizora un avance de tal magnitud que nos lleva inevitablemente a pensar en las novelas de ciencia ficción del escritor Isaac Asimov. En efecto, el empleo de aviones no tripulados o aeronaves sin piloto, es un tema que la realidad de la vida ha impuesto al derecho, no sólo por sus implicancias cotidianas, sino porque la utilización de aeronaves sin piloto con armas ha generado una controversia notable en la comunidad internacional. En este último aspecto se señala que "Los drones son vehículos aéreos no tripulados que, no obstante, cuentan con una intervención humana, decisiva en el desarrollo de sus misiones. Son dos las personas que operan estos ingenios: un piloto y un técnico de sensores. Ambas trabajan a distancia, desde bases que pueden estar o no en el mismo país del que despega la aeronave"[2]. En esta perspectiva, la ausencia de pilotos, con un menor riesgo de bajas humanas, ha sido un factor que puede facilitar la inclinación al uso de estos vehículos. Sin embargo, no cabe duda de que la razón fundamental del debate suscitado por el uso de *drones* (aeronaves sin piloto) es que constituyen el principal medio para llevar a cabo las campañas de *ataques selectivos* contra miembros de grupos terroristas trasnacionales o internacionales, cuyas actuaciones han alcanzado un nivel de violencia equiparable para algunos a un conflicto armado. Como señala la doctrina "En principio, un arma que cause daños indiscriminados o sufrimientos innecesarios, o fuese incapaz de respetar el principio de proporcionalidad, no podría utilizarse legalmente a la luz del Derecho internacional. La Corte Internacional de Justicia (CIJ), con referencia a las armas nucleares en concreto, y en términos aplicables en general a cualquier tipo de armas capaces de causar efectos indiscriminados, lo afirmó así en su dictamen consultivo en el asunto sobre la legalidad del uso o empleo de las armas nucleares (1996)"[3].

Por otro lado, los sistemas de aeronaves no tripuladas o *sin piloto*[4], son un nuevo componente del sistema aeronáutico, y se fundamentan en **novedades tecnológicas** aeroespaciales de última generación, que "ofrecen avances que pueden abrir nuevas y mejores aplicaciones comerciales o civiles así como mejoras de la seguridad operacional y eficiencia de toda la aviación civil"[5]. Su uso en actividades civiles se ha multiplicado, no sólo como fuente de información y noticias, sino que la utilización en actividades publicitarias y cinematográficas dan cuenta de esta realidad. En este sentido, el aumento del uso de estos dispositivos también ha suscitado controversias, precisamente porque gracias a su ergonomía se facilita de gran manera aspectos que pueden resultar lesivos para ciertos derechos los ciudadanos, lo que responde al origen bélico de estos artefactos, como es la

---

[1] Primera acepción Diccionario RAE, 23ª edición, 2014.

[2] Cervell, María José; Cesáreo, Gutiérrez. *Sistemas de armas autónomas, drones y derecho internacional. En* "Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos", Núm. 2, 2013.

[3] Ídem.

[4] Conforme al *Convenio de Chicago o Convenio de Aviación Civil Internacional*, firmado el 7 de diciembre de 1944, la comunidad aeronáutica ya manifestaba preocupación por las "Aeronaves sin Piloto" como se desprende del artículo 8.

[5] http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf

vigilancia, la intromisión en la vida privada, la afectación de la inviolabilidad del domicilio, es decir, existe un riesgo de vulneración y afectación de derechos fundamentales de las personas.

Por otro lado, se hace necesaria su empalme en la regulación del régimen aeronáutico, para actualizar las definiciones y los deberes a que se deben sujetar quienes los emplean o explotan, sean aeronaves civiles o de Estado. Un aspecto relevante es el perfeccionamiento de las norma sancionatoria, pues conforme a la opinión de especialistas "el bien jurídico que el legislador ha estimado digno de protección en los delitos aeronáuticos en Chile es la seguridad de la aviación civil"[6]. Este déficit de regulación ha llevado a la existencia de controversias ante el creciente uso de los artefactos no tripulados por parte de particulares, lo que ha llevado a la DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL, mediante la resolución exenta Nº 08 de 2 de abril de 2015, aprobar la primera edición de la norma técnica aeronáutica DAN 151 que tiene por título "Operaciones de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) en asuntos de interés público, que se efectúen sobre áreas pobladas". En la actual normativa, un dron es aquella aeronave diseñada para operar sin un piloto a bordo, capaz de sustentarse en vuelo de acuerdo a sus formas aerodinámicas, pilotada a distancia por medios de control a través de sistemas electrónicos. Con todo, la regulación a nivel reglamentario es insuficiente y requiere un complemento desde la perspectiva sancionatoria administrativa y de responsabilidad penal.

2. Derecho Comparado. En la perspectiva de un avance tecnológico y científico, que ha posibilitado la aparición de nuevos usuarios del espacio aéreo, son recientes las medidas legislativas, así en España se ha propuesto recientemente como regulación y complemento del régimen general de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, "establecer un marco jurídico general para el uso y operación de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto, contemplando, conforme a lo previsto en la normativa de la Unión Europea sobre operaciones especializadas, la doble posibilidad de someter la realización de la actividad a una comunicación previa o a una autorización". En Perú, por su parte, se ha presentado al Congreso de la República el Proyecto Nº3872 de 21 de octubre de 2014, que tiene por objeto la regulación del uso de vehículos aéreos no tripulados y su utilización en el espacio aéreo entre otras materias.

3. Ideas matrices. El presente proyecto pretende introducir un marco de regulación de la aeronaves sin piloto, conforme a la nomenclatura internacional, señalando las definiciones, el ámbito de aplicación, la extensión de las exigencias administrativas o marcos de autorización de uso por la autoridad competente, así como un régimen especial de responsabilidad civil extracontractual por daños a terceros que se aparte del modelo de responsabilidad objetiva o tarifada regulada en el Código Aeronáutico, atendida la escasa entidad del peso en la determinación del monto a indemnizar, quedando este ámbito específico entregado a las prescripciones de las reglas del derecho común. Por otro lado, el proyecto establece deberes de actuación para operar esta clase de aeronaves, por lo que la ley establece un *delito de peligro* consistente en el empleo de estas aeronaves sin la autorización exigida, como símil del delito de *vuelo sin certificado de aeronavegación*

[6] Morales, Patricio. Cea, Sergio. *Derecho Aeronáutico Chileno. Perspectiva Administrativa y Penal*. Ed. Legal Publishing Thomson Reuters, 2014: p. 171.

vigente, así como también una norma interpretativa, aplicable a aquellos casos en que pueda ser usada como arma.

Es sobre la base de estos antecedentes que venimos en proponer el siguiente:

Proyecto de ley

Artículo Único.- Modifíquese el Código Aeronáutico en el siguiente sentido:

1)Intercálese el siguiente artículo 5 bis.

Art. 5 bis. El régimen a que se refieren los artículos precedentes se aplicará a las aeronaves sin piloto.

2)Incorpórese el siguiente artículo 31 bis nuevo:

Art. 31 bis. Son aeronaves sin piloto, sean civiles o de Estado, todo vehículo apto para el traslado de cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo, la que es pilotada a distancia mediante una estación de pilotaje o enlaces de mando o control y cualquier otro componente atendida su naturaleza.

3) Para agregar en el artículo 64 a continuación del signo de puntuación (.) que se sustituye por una coma (,) la siguiente frase “o en el caso de las aeronaves sin piloto a quien la controla a distancia”.

4) Para incorporar en el Capítulo IV del Título IV, un nuevo artículo 87 bis:

Art. 87 bis. Lo dispuesto en el artículo anterior, y las disposiciones del capítulo, serán aplicables a las aeronaves sin piloto, debiendo las personas o entidades que realice operaciones aéreas solicitar una autorización especial caso a caso a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con todo, para obtener la autorización a que se refiere el inciso precedente, el solicitante deberá acreditar a lo menos:

1. Que el operador disponga de la documentación relativa a la caracterización de la o las aeronaves sin piloto que vaya a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones.

2. Que se disponga de un Manual de operaciones del operador que establezca los procedimientos de la operación.

3. Que haya realizado un estudio aeronáutico de seguridad de la operación u operaciones, en el que se constate que la misma puede realizarse con seguridad.

5) Incorpórese en el Capitulo II del Título IX el siguiente artículo 160 bis. .

Art. 160 bis Tratándose de daños a terceros en la superficie ocasionados por aeronaves sin piloto, es obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito.

Cuando la aeronaves fuere operada o controlada a distancia de una persona distinta del explotador, ambos responderán solidariamente de los daños.

6) Para incorporar en el Título XIII el siguiente artículo 190 bis.

Art. 190 bis. El que opere una aeronave sin piloto que carezca de la autorización especial a que se refiere el artículo 87 bis, será castigado con presidio o reclusión

menores en su grado mínimo.

7) Para incorporar en el Título XIII el siguiente artículo 190 bis.

Art. 201 bis. Sin perjuicio de lo establecido en la ley Nº17.798 sobre control de armas, en casos de utilización de aeronaves sin piloto para la comisión de alguno de los delitos a que se refieren los párrafos 1, 2 y 3 del Título VIII del Código Penal; los párrafos 9 y 10 del Título IX del Código Penal; y los Títulos I y II de la ley 20.357, se comprenderá a estos vehículos dentro del concepto de arma.

JUAN LUIS CASTRO
DIPUTADO DE LA REPÚBLICA