



PROYECTO QUE MODIFICA DISTINTOS CUERPOS LEGALES CON LA FINALIDAD DE MODERNIZAR LA INSTITUCIONALIDAD Y LA PROTECCIÓN DEL ESPACIO AÉREO CHILENO, OTORGAR HERRAMIENTAS PARA ENFRENTAR NUEVAS AMENAZAS Y ESTABLECER SANCIONES MÁS SEVERAS PARA QUIENES INFRINJAN LAS NORMAS DE SEGURIDAD.

Fundamentos:

1.- El crimen organizado se encuentra, desde hace algunos años en nuestra sociedad como un lamentable fenómeno creciente, que afecta principalmente a la población más vulnerable, así como también a nuestras Instituciones. Sobre estas nuevas formas delictivas organizadas, en la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, la Fiscalía Regional investiga actualmente el denominado caso "Confederación".

2.- El caso Confederación se trata de una organización criminal compuesta por diversos sujetos de distintas nacionalidades, con sede tanto en Magallanes como en Santiago. Estos sujetos se dedican al tráfico de cocaína y de armas, lavado de activos y de éxtasis, una de las drogas sintéticas más conocidas según informó la Fiscalía Regional de Magallanes, hace algunas semanas.

3.- Gracias al actuar de las Policías y del Ministerio Público, se logró dismantelar dos laboratorios de producción de éxtasis: uno en Magallanes y otro en Conchalí. En dicha investigación, a través de escuchas telefónicas y otras diligencias realizadas, se dio cuenta de la cotización de una determinada avioneta, tipo Cessna, cuyas especificaciones técnicas se ajustaban a sus operaciones ilícitas. Según relata el Fiscal Regional de Magallanes "a fin de hacer más eficiente su negocio, esta avioneta les proporcionaba una autonomía de vuelo de cercana a las seis horas, lo que les permitía poder llegar sin problemas de Punta Arenas a Santiago en ese periodo. Lo que andaban buscando ellos, básicamente, era hacer un viaje sin escala, que es lo más eficiente para ellos, atendido la distancia".

4.- La motivación para hacer el viaje sin escalas era evitar cualquier aeródromo intermedio, para así eludir cualquier tipo de control. Este caso ha instalado el tema de que en nuestro país se está creando una dinámica, en especial en zonas como el Norte Grande de Chile y la Patagonia que, por las características geográficas de vastedad que poseen dichos territorios, facilitan la posibilidad de existencia de pistas clandestinas, sin ningún tipo de control por parte de la Autoridad.

5.- Sobre esta nueva forma de organización criminal conocida como "narco avionetas", la Comisión de Gobierno Interior, Nacionalidad, Ciudadanía y Regionalización de la Honorable Cámara de Diputados celebró sesión el 21 de abril de 2025 para tratar la temática relacionada con la administración de los aeropuertos, incluyendo la implementación de tecnología y el monitoreo del espacio aéreo. En dicha sesión expuso el señor General de Aviación don Carlos Medina Díaz, Director General de Aeronáutica Civil, quien entregó una visión del marco normativo en relación a la problemática de las Narco avionetas planteada. Dicho marco legal se encuentra en el Código Aeronáutico, y en la ley 16.752 que fija la





organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Decreto 222 que aprueba el Reglamento orgánico y de funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Decreto Ley 2.564 que dicta normas sobre aviación comercial, modifica los Decretos con fuerza de ley números 221, de 1931 y 241, de 1960. Además, este marco normativo se ve complementado con el Decreto 509 bis que promulga el Convenio de Aviación Civil Internacional (OACI), en especial su anexo 17 sobre seguridad de la aviación (AVSEC), el cual se encuentra recogido nacionalmente en el DAR 17 sobre Seguridad, protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

6.- Este DAR 17 da origen al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación, el que considera la existencia de un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, integrado por los Ministerios del Interior, Defensa y Obras Públicas entre otros y los Jefes de Servicios de la Fuerza Aérea de Chile, Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Servicio Agrícola y Ganadero y Junta de Aeronáutica Civil. Sin embargo, esta institucionalidad descansa en Decretos y no en una ley, lo cual fragiliza su estructura, por lo que debemos actualizar ello y plasmarlo en la ley.

7.- El rol de la Aeronáutica Civil, dice relación con la Seguridad de la Navegación, existiendo un funcionario civil de la DGAC, que es un especialista y tiene la responsabilidad de prevenir actos de interferencia ilícita en Aeropuertos y Aeródromos. En caso de sospecha o comisión de actos de interferencia ilícita la DGAC podrá requerir la colaboración de personal capacitado de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y de las Fuerzas Armadas, para desplazarse rápidamente a los aeródromos civiles. Respecto al monitoreo del espacio aéreo, en nuestro país existe una red primaria compuesta por 12 terminales concesionados y 5 administrados por la DGAC, una red secundaria con 12 terminales administrados por la DGAC y un total de 279 pequeños aeródromos tanto públicos como privados certificados por la DGAC a lo largo del territorio nacional, no existiendo personal de la DGAC en todos los terminales.

8.- Este monitoreo del espacio aéreo es realizado, principalmente, por una red de radares, existiendo 4 de tipo primario (PSR) y 11 de tipo secundario que entregan una cobertura del espacio aéreo superior al 95 por ciento. Sin embargo, existen zonas donde no se encuentra definido el control del espacio aéreo, lo que permite que aeronaves que no son sometidas a control pueden operar, por lo que, para poder tener un mejor control del espacio aéreo, es necesario contar con más radares.

9.- Sobre las pistas clandestinas, si una determinada aeronave se detiene en un lugar no habilitado, esta es fiscalizada por haber incumplido operacionalmente el plan de vuelo, existiendo una coordinación con la Policía de Investigaciones para la fiscalización realizándose, en este caso, la correspondiente denuncia al Ministerio Público por infracción al Código Aeronáutico. Además, la DGAC solo controla y ordena el tráfico aéreo en relación a los planes de vuelo, pero la fiscalización y control de las cargas que llevan las aeronaves le corresponde a Aduanas.





10.- Otro aspecto interesante en esta problemática dice relación con el control de los planes de vuelo, ya que si no existe comunicación telefónica o de radio telefonía, podría existir un vuelo sin plan de vuelo, ya que la operación en esos aeródromos es tan baja que no existe la capacidad del Estado de controlar dichos aeródromos. Así, la fiscalización que corresponde a la DGAC se lleva por parte del Departamento de Seguridad Operacional, que dice relación con la licencia del piloto y sus competencias y que la nave tenga su certificado de aeronavegabilidad, y en caso que la aeronave tenga más de 19 pasajeros, la DGAC fiscaliza que el pasajero o la carga no signifiquen un riesgo de que la aeronave no llegue a destino, pero el control de la carga no le corresponde a la DGAC.

11.- A nivel de legislación extranjera comparada, se evidencia la dictación de diversas normativas destinadas a intentar controlar el uso ilícito de los aeródromos, en especial en relación al narcotráfico, diseñando marcos normativos y estrategias institucionales orientadas a prevenir y combatir el narcotráfico, mediante medidas que van desde la modernización tecnológica hasta la reorganización de los sistemas de vigilancia y control aéreo.¹ En la Unión Europea, el Reglamento Número 300/2008 de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la Seguridad de la Aviación Civil de la Unión Europea dispone de reglas que buscan hacerse cargo de la vulnerabilidad de los aeródromos frente a su utilización para actividades ilícitas, marco que se complementa con el Reglamento de Ejecución (EU) 2015/1998, que establece medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, normando, entre otras materias, el control y fiscalización de aeródromos.

Una medida específica llevada a cabo por la UE en este contexto es la implementación de una plataforma de cooperación internacional referente al combate con el narcotráfico y sus derivados, denominada Grupo Pompidou (Grupo de Cooperación Internacional del Consejo de Europa sobre Drogas y Adicciones), el que aboga por la promoción de la colaboración entre Estados y la implementación de estrategias y planes de acción comunes referentes a esta materia, tanto en aeropuertos como en aeródromos, para así poder reducir y prevenir el uso indebido de la aviación general para el tráfico ilegal.

En Canadá, el órgano competente para vigilar y monitorear la red aeronáutica es el Transport Canada Civil Aviation Branch (TCCAB), el cual ha diseñado un Programa de Seguridad de Carga Aérea (Air Cargo Security Program).

La implementación de este programa, incluye un trabajo conjunto y coordinado del ente fiscalizador con la Agencia de Servicios Fronterizos de Canadá (CBSA), para efectos de la detección de contrabando y prevención del mismo, de forma tal que empresas que presten servicios aéreos puedan tener la más alta calidad de servicio de seguridad posible (Transport Canada, s/f).

¹ Wilkins Binder James, Biblioteca del Congreso Nacional, Protección del espacio aéreo ante el narcotráfico, Mayo 2025





12.- Un caso muy interesante en materia de lucha coordinada contra el narcotráfico es el de los Estados Unidos Mexicanos que, recientemente el año 2023, ha aprobado la ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano, que busca establecer y regular las medidas, acciones y procedimientos para preservar la soberanía del espacio aéreo mexicano. Para ello, la Ley otorga a la Secretaría de la Defensa Nacional la responsabilidad de coordinar las acciones de protección del espacio aéreo en materia de seguridad nacional. Dentro de esto, se creó también un Consejo Nacional de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo como instancia superior responsable de emitir las políticas de coordinación e intercambio de información entre las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal. Integran este Consejo diversos representantes de los organismos con competencia en la materia, como Relaciones Exteriores, Defensa Nacional, Presidencia, Secretaría de Marina, entre otros (arts. 3 y 13).

13.- Luego de analizada la situación actual, queda claro que en nuestro país se requiere establecer una coordinación legal, generada mediante la creación de una nueva instancia para la vigilancia y protección del Espacio Aéreo Chileno. Asimismo, se propone una serie de modificaciones legales tendientes a sancionar vuelos o acciones que no cuenten con la autorización correspondiente por parte de la autoridad aeronáutica, así como también situaciones no registradas tendientes a eludir el control de la autoridad con la finalidad de cometer acciones de terrorismo, narcotráfico y crimen organizado.

Por las razones anteriores es que venimos en presentar el siguiente:

PROYECTO DE LEY

Artículo Primero: Modifíquese la ley número 16.752 que fija la organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en los siguientes términos: Incorpórese el siguiente Título V nuevo, el cual, a su vez, contiene los artículos 38, 39 y 40, del tenor que a continuación se indica:

Título V

Del Plan Nacional de Resguardo del Espacio Aéreo

Artículo 38. Habrá un Plan Nacional de Resguardo del Espacio Aéreo, el cual tendrá por objetivo el diseño e implementación de estrategias tendientes a prevenir y combatir el crimen organizado nacional y transnacional, el narcotráfico y los actos terroristas que pudieren desarrollarse en el espacio aéreo chileno, aeropuertos, aeródromos y cualquier otro sitio dispuesto de manera irregular para el despegue y aterrizaje de aeronaves.

Artículo 39. Para efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, el Plan Nacional de





Resguardo del Espacio Aéreo contendrá:

- a) Planificación, diseño, monitoreo, coordinación, supervigilancia, ejecución y evaluación de las políticas, planes y programas relacionadas con la Seguridad del Espacio Aéreo Nacional, y su respectiva fiscalización.
- b) Herramientas para la correcta ejecución de las medidas de seguridad pública en los ámbitos estratégicos y operativos, relacionados con la seguridad del Espacio Aéreo Nacional.
- c) Propuestas para fortalecer la correcta ejecución de la fiscalización de Armas de Fuego en las inmediaciones de aeropuertos, aeródromos y en el interior de aeronaves.
- d) Lineamientos generales para el resguardo de la seguridad de la ciudadanía, a fin de prevenir y combatir el crimen organizado nacional y transnacional, el narcotráfico y los actos terroristas que pudieren desarrollarse en el espacio aéreo chileno, aeropuertos, aeródromos, y otros similares.
- e) Facilitar la coordinación intersectorial para correcto resguardo de la Seguridad Aérea, la infraestructura relacionada y las personas involucradas.

Artículo 40. Con todo, el Ministerio de Seguridad Pública, actuando siempre dentro del marco de sus atribuciones legales, podrá prestar su colaboración para el correcto desarrollo de lo dispuesto en los artículos anteriores.

Artículo segundo: Modifíquese la ley 18.916 que aprueba el Código Aeronáutico de la siguiente manera:

1.- Reemplazase el texto del actual artículo 38, estableciéndose en su lugar, el texto que a continuación se expone:

“Artículo 38.- Podrán matricularse en Chile:

- a) Las aeronaves que pertenezcan a personas naturales chilenas;
- b) Las aeronaves que pertenezcan a personas jurídicas chilenas;
- c) Las aeronaves pertenecientes a comunidades, siempre que la mayoría de los derechos comunitarios corresponda a personas naturales o jurídicas chilenas.

Con todo, la autoridad aeronáutica podrá autorizar la matrícula de aeronaves pertenecientes a personas naturales o jurídicas extranjeras, siempre que estas tengan o ejerzan en el país alguna actividad, profesión o industria de carácter permanente.

Asimismo, podrá concederse dicha autorización respecto de aeronaves de propiedad extranjera que sean operadas, a cualquier título, por empresas de aeronavegación chilenas.

Se entenderá por empresa de aeronavegación chilena, aquella conformada por personas naturales o jurídicas chilenas, autorizadas por la autoridad aeronáutica para desarrollar actividades de la aeronáutica comercial.”





2.- Reemplazase el actual artículo 82, estableciéndose en su lugar el texto que a continuación se expone:

“Artículo 82: Por razones de seguridad nacional, de carácter militar, o resguardo del orden y seguridad públicos, la autoridad aeronáutica podrá prohibir o restringir el vuelo o aterrizaje de aeronaves en zonas determinadas del territorio nacional.

En los casos asociados al resguardo del orden y seguridad públicos, dicha prohibición o restricción deberá fundarse en una solicitud expresa y motivada por la autoridad competente en materia de Seguridad Pública.

Toda operación aérea que pretenda operar o aterrizar en una zona restringida deberá contar con un plan de vuelo previamente autorizado por la autoridad aeronáutica.”

3.- Introdúzcase el siguiente artículo 82 bis nuevo, del tenor que a continuación se expresa:

“Artículo 82 bis: Se considerará que un vuelo es clandestino, cuando la tripulación de una aeronave incurre en alguna de las siguientes conductas:

I. Cuando deliberadamente no cuente con un plan de vuelo autorizado, sea antes del despegue o durante el vuelo, o realice su vuelo a través de espacio aéreo no controlado, con la finalidad de evitar ser detectado, eludir o desobedecer a la autoridad;

II. Cuando incurra durante el protocolo de Interceptación aérea o el Seguimiento, en lo siguiente:

a) Desacato de las instrucciones de la Aeronave interceptora, del Centro o de los Servicios a la Navegación en el Espacio Nacional;

b) No exhiba de manera visible o no sea posible visualizar por medios electro-ópticos los distintivos de nacionalidad y matrícula de la





aeronave; porte unos que no le correspondan, o que éstos sean sobrepuestos o alterados;

c) Aterrice en un lugar distinto al establecido en el plan de vuelo, sin dar aviso oportuno a la autoridad competente de las razones que tuvo para ello, con excepción de los casos establecidos en el artículo 80 del presente código.

d) Se localice la aeronave en cualquier superficie terrestre o marítima, diferente a un aeródromo o helipuerto.

En los casos señalados anteriormente, la autoridad competente emitirá una alerta con la finalidad de lograr la intercepción de este tipo de vuelos y poner a la tripulación y la aeronave a disposición de los Tribunales de Justicia."

4.- Incorpórese el presente artículo 183 bis nuevo, del tenor que a continuación se señala:

"Artículo 183 bis. La autoridad aeronáutica podrá autorizar, mediante resolución fundada, excepciones al cumplimiento de la normativa técnica aeronáutica, con efectos generales o individuales, cuando existan razones de interés público, de seguridad nacional, inviabilidad técnica o económica manifiestas, o cuando la aplicación estricta de dichas normas resulte desproporcionada en relación con los impactos operacionales, ambientales o financieros que genere su cumplimiento. Las exenciones se concederán previa solicitud del interesado, sólo con carácter temporal, y deberán estar sujetas a condiciones compensatorias o medidas alternativas que garanticen niveles equivalentes de seguridad operacional a los resguardados por la o las normas cuya exención se solicita, previa evaluación técnica de riesgos operacionales, realizada en la forma que prescriban los reglamentos y la normativa técnica aeronáutica.

El interesado que solicite el otorgamiento de una o más exenciones deberá presentar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil las condiciones compensatorias o medidas alternativas de seguridad operacional que contempla aplicar, junto con las medidas que adoptará para dar definitivo y estricto cumplimiento a la normativa técnica aeronáutica al término del plazo por el que se otorgue la exención. La autoridad aeronáutica evaluará tales condiciones y medidas en su mérito, pudiendo fijar otras, discrecionalmente, en base a la evaluación técnica prevista en este artículo.

En ningún caso se establecerán condiciones que, de acuerdo con la evaluación técnica, generen impactos más gravosos que los que provocase el estricto cumplimiento de la norma cuya exención se solicita.

Las exenciones podrán ser prorrogadas mediante resolución fundada de la referida autoridad, previa evaluación técnica de riesgos operacionales, la que se realizará cada vez.

Las resoluciones dictadas en ejercicio de esta atribución se publicarán de conformidad a la ley y mediante los mecanismos establecidos en los reglamentos y los procedimientos aeronáuticos correspondientes.

En contra de las resoluciones que recaigan sobre solicitudes de otorgamiento de exenciones, sea que las concedan, impongan condiciones o plazos distintos a los solicitados, o las rechacen total o parcialmente, no procederán recursos administrativos, salvo el establecido en el artículo 60 de la Ley 19.880."





5.- Introdúzcase el siguiente artículo 192 bis nuevo, cuyo texto a continuación se expresa:

“Artículo 192 bis. El operador o piloto remoto de una aeronave no tripulada que pusiere en peligro la vida o integridad de personas, causare daño a otras aeronaves, instalaciones aeroportuarias, bienes de infraestructura crítica o zonas de interés público, será castigado con presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo.
Además, será sancionado con una multa de diez a quinientos ingresos mínimos mensuales”.

6.- Incorpórese el siguiente artículo 192 ter nuevo, del tenor que se indica a continuación:

“Artículo 192 ter. El operador o piloto remoto de una aeronave no tripulada que opere o pilotare para transportar, lanzar, entregar, introducir o hacer ingresar al territorio nacional, a recintos penitenciarios, en aeropuertos u otras zonas de acceso restringido, objetos cuya tenencia, transporte o introducción se encuentre prohibida por la ley, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado medio.

Además, el tribunal podrá imponer, como pena accesoria, la inhabilitación absoluta perpetua para operar aeronaves no tripuladas, así como el comiso de los medios empleados para la comisión del delito.

Si los objetos introducidos consistieren en sustancias estupefacientes o psicotrópicas, armas, explosivos, elementos destinados a la comisión de delitos o cualquier otro objeto cuya tenencia se encuentre prohibida por ley, se aplicará, además de la pena establecida para el delito en específico, una multa de diez a quinientos ingresos mínimos mensuales.”

7.- Sustitúyase el texto del artículo 194 por el siguiente:

“Artículo 194.- El comandante de la aeronave que deliberadamente omitiere dar la información que requiriere el control de tierra para la seguridad del vuelo, o diere datos falsos, será castigado con presidio menor en su grado medio a máximo y multa de cincuenta a cien ingresos mínimos mensuales.

El tribunal podrá imponerle, además, la suspensión de la licencia hasta por un plazo de diez años”.

8.- Sustitúyase el artículo 196 por el siguiente artículo 196 nuevo:

Artículo 196.- Será castigado con presidio o reclusión mayor en su grado mínimo a medio y multa de veinte a cincuenta ingresos mínimos mensuales, a:

a) El que pilotare un avión bajo las alturas mínimas que determine la autoridad aeronáutica;





b) El piloto que, sin autorización, realizare vuelos acrobáticos sobre zonas o lugares poblados; y

c) El que efectuare un vuelo clandestino, en los términos del artículo 82 bis.

El tribunal podrá imponerle, además, la suspensión de la licencia hasta por un plazo de diez años. En caso de reincidencia, podrá decretarse su cancelación definitiva.

9.- Sustitúyase el artículo 198 por el siguiente artículo 198 nuevo:

Artículo 198.- Será castigado con presidio o reclusión mayor en su grado mínimo a medio:

a) El que emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas;

b) El que, sin autorización legítima, suprimiere señales aeronáuticas;

c) El que omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas;

d) El que interviniere, interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas, y

e) El que colocale obstáculos en las pistas de aterrizaje.

Si el hecho fuere cometido maliciosamente por personal de tierra, se aplicará la pena en su grado máximo.

10.- Sustitúyase el artículo 200 por el siguiente artículo 200 nuevo:

Artículo 200: El comandante de una aeronave que, en vuelo internacional, se desviare intencionalmente y sin causa justificada de las rutas aéreas o aerovías designadas para ingresar o salir del territorio nacional, o no utilizare los aeródromos asignados conforme a la normativa aeronáutica vigente, será sancionado con presidio menor en su grado máximo a presidio mayor en su grado mínimo, multa de hasta cincuenta ingresos mínimos mensuales y la suspensión de su licencia hasta por diez años.

Igual sanción se aplicará a quien, intencionalmente y sin causa justificada, sobrevuele zonas prohibidas o restringidas sin la autorización correspondiente.

En caso de reincidencia, el tribunal podrá decretar la cancelación definitiva de la licencia.

CARLOS BIANCHI CHELECH

DIPUTADO

Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.





SENADOR SUPLENTE
H.D. CARLOS BIANCHI C.

10 de Mayo 2026



SENADOR SUPLENTE
H.D. JAIME ARAYA G.



SENADOR SUPLENTE
H.D. JORGE ZAMORANO P.



SENADOR SUPLENTE
H.D. HÉCTOR ULLOA A.



SENADOR SUPLENTE
H.D. CRISTIAN TAPIA R.



SENADOR SUPLENTE
H.D. RAÚL SOTO M.



SENADOR SUPLENTE
H.D. ANDREA PARRÓN S.



SENADOR SUPLENTE
H.D. JOSÉ MONTALVA S.



SENADOR SUPLENTE
H.D. CARLOS CARVAJAL G.



SENADOR SUPLENTE
H.D. CARLOS CUADRADO P.

