

Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señor De Urresti, señoras Astudillo y Cicardini y señores Castro y Saavedra, que modifica el Código Aeronáutico, con el objeto de sancionar los actos de insubordinación e interferencia, que comprometan la seguridad operacional y el servicio de transporte aéreo.

ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

El transporte aéreo comercial en Chile ha experimentado una profunda transformación estructural. De acuerdo con los informes de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el tráfico de pasajeros en rutas nacionales e internacionales ha mostrado un crecimiento sostenido, consolidando al sector como un pilar estratégico para el desarrollo económico y la conectividad territorial del país. No obstante, esta masificación operacional enfrenta una crisis global de seguridad debida al aumento de conductas que vulneran el orden a bordo y en los terminales: el fenómeno de los "pasajeros disruptivos e insubordinados".¹

La preocupación por estas conductas no es un hecho aislado local, sino una crisis operacional global documentada de forma prioritaria por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). En sus análisis globales de política de protección y seguridad (*Unruly Passengers Policy*), la asociación revela una tendencia ascendente, advirtiendo que los incidentes pasaron de un caso cada 404 vuelos en 2023, a uno cada 392 vuelos, afectando directamente la seguridad operacional.²

A pesar de la gravedad operativa que conllevan estos incidentes, existe en la actualidad una preocupante percepción de impunidad frente a estas incivildades en el territorio nacional. En la práctica judicial chilena, muchas de las causas derivadas por conductas disruptivas o falsos avisos de bomba terminan resolviéndose mediante salidas alternativas, suspensiones condicionales o medidas cautelares temporales, lo que se traduce en sanciones que resultan sumamente suaves frente al nivel de daño que provocan. La urgencia de legislar se evidencia empíricamente al observar que esta tendencia no presenta signos de desaceleración: solo en el primer trimestre del año 2026 ya se contabilizaron más de 70 nuevos casos de este tipo en el país.³

Asimismo, International Civil Aviation Organization (ICAO), agencia especializada de las Naciones Unidas, ha tipificado rigurosamente estas amenazas. A través de su marco normativo internacional, el organismo advierte que la insubordinación, los falsos avisos de bomba y la

¹ <https://datos.gob.cl/dataset/trafico-aereo>

² <https://www.iata.org/en/programs/passenger/unruly-passengers/>

³ <https://www.latercera.com/nacional/noticia/peleas-invasion-de-pista-o-gritar-bomba-disrupciones-en-el-aeropuerto-en-chile-aumentan-un-120-en-un-ano/>

violencia física no representan meras faltas civiles, sino interferencias ilícitas que obligan a realizar desvíos imprevistos de rutas y alteran los protocolos de seguridad.⁴

1. Evidencia empírica nacional: La gravedad de los casos recientes

En el plano local, la situación exhibe una preocupante escalada sistémica que demuestra la ineficacia de las actuales sanciones puramente administrativas. De acuerdo con datos entregados por LATAM Airlines Group y consolidados por la prensa nacional especializada, los incidentes disruptivos anotaron en nuestro país un alza del 120% durante 2025 (alcanzando 280 episodios graves).⁵

La necesidad de actualizar de forma urgente el Código Aeronáutico chileno se fundamenta en una sucesión de eventos recientes de connotación pública que han puesto en jaque la infraestructura aeroportuaria⁶:

- **Falsas alarmas de bomba:** Episodios donde individuos aducen portar artefactos explosivos, como la detención de un concejal de Hualpén en Santiago y los avisos falsos que obligaron a la evacuación y paralización del Aeropuerto de Punta Arenas.
- **Destrucción de infraestructura crítica:** El incidente protagonizado por un ciudadano extranjero que destruyó múltiples pantallas de autoatención (*self check-in*) en el terminal internacional de Santiago, quien reincidió en los destrozos quebrantando flagrantemente medidas cautelares previas de no acercamiento.
- **Incursiones operacionales:** La vulneración de los perímetros de seguridad por parte de un conductor ebrio que ingresó directamente a la zona prohibida de la losa de operaciones del Aeropuerto Carriel Sur.

El escenario de impunidad local contrasta drásticamente con la respuesta regulatoria internacional, donde diversas jurisdicciones han decidido endurecer sus marcos sancionatorios frente al aumento de disrupciones. A modo de ejemplo, en Estados Unidos, la Administración Federal de Aviación (FAA) opera actualmente bajo una estricta política de "tolerancia cero" frente a pasajeros disruptivos, aplicando multas que pueden superar los US\$ 43.000 por infracción, pudiendo además derivar en procesos federales con penas de hasta 20 años de prisión en los casos más graves. A

⁴ <https://www.icao.int/GASP>

⁵ <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/chile/2026/05/17/pasajeros-disruptivos-el-fenomeno-que-tensiona-la-seguridad-y-operacion-aerea-en-chile.shtml>

⁶ *Ibíd*

nivel sudamericano, Brasil avanzó recientemente en esta misma línea; en marzo de 2026, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) de dicho país estableció nuevas categorías de infracción que incluyen multas de hasta US\$ 3.500 y, de manera fundamental, prohibiciones de embarque que varían entre los seis y doce meses. Estos antecedentes internacionales avalan la absoluta pertinencia de modernizar nuestra legislación, justificando la inclusión de multas más severas y de la pena accesoria de prohibición absoluta de embarque contenidas en la presente iniciativa⁷.

Junto a lo anterior, para hacer frente a la insuficiencia sancionatoria a nivel mundial, la comunidad internacional adoptó el Convenio de Tokio de 1963 modificado por el Protocolo de Montreal de 2014, dicho instrumento internacional insta formalmente a las naciones a adoptar modificaciones legislativas internas de rango punitivo para juzgar a los pasajeros insubordinados en el Estado de aterrizaje.

Desde la perspectiva técnica y de seguridad operacional, cabe destacar que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ya reconoce normativamente esta amenaza mediante el Procedimiento Aeronáutico DAP 17 06, sobre “Inspección de pasajero en condición especial y control de pasajero perturbador”. Dicho documento define explícitamente al pasajero perturbador o insubordinado como aquel individuo que no respeta las normas de conducta en un aeródromo o a bordo de una aeronave, desobedeciendo las instrucciones del personal y perturbando el orden y la disciplina. Si bien dicho reglamento administrativo faculta al comandante de la aeronave a solicitar el desembarque forzoso del infractor y su posterior entrega a la autoridad policial en casos de agresión, la real eficacia disuasiva y punitiva de estos procedimientos operativos se encuentra actualmente limitada, haciendo indispensable que el legislador provea al Código Aeronáutico de herramientas que sancionen estas vulneraciones de forma específica y proporcional al riesgo generado.⁸

La idea matriz de la presente iniciativa es modificar el Código Aeronáutico (Ley N° 18.916) para tipificar y endurecer las sanciones administrativas y penales contra los pasajeros disruptivos e insubordinados, con el objetivo de resguardar la seguridad operacional, proteger la infraestructura y garantizar el normal desarrollo del servicio público de transporte aéreo.

Por tanto, los senadores y senadoras que suscriben, venimos en proponer el siguiente:

⁷ <https://www.latercera.com/nacional/noticia/peleas-invasion-de-pista-o-gritar-bomba-disrupciones-en-el-aeropuerto-en-chile-aumentan-un-120-en-un-ano/>

⁸ <https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2023/11/DAP-17-06-ED.1.pdf>

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ley N°18.916, que aprueba el Código Aeronáutico de Chile:

1) Incorpórase en el Título XII "De la Autoridad Aeronáutica y de las Infracciones a la Ley y Reglamentos Aeronáuticos", en su Párrafo segundo "De las infracciones o contravenciones", el siguiente artículo 185 bis, nuevo:

“Artículo 185 bis.- El que, dentro del recinto de un aeródromo o a bordo de una aeronave civil, ejecutare conductas que alteren el orden, la tranquilidad, la higiene o el normal desarrollo de los servicios aeroportuarios o de vuelo, sin que ello comprometa directamente la seguridad operacional, incurrirá en la falta de pasajero perturbador y será sancionado por la autoridad aeronáutica con una multa administrativa de diez a cien Unidades Tributarias Mensuales.

Si la conducta se realizare bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o mediante agresiones verbales o amenazas leves en contra del personal aeronáutico o aeroportuario, la multa se aplicará en su mitad superior.”

2) Incorpórase en el Título XIII "De los Delitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", el siguiente artículo 194 ter, nuevo:

“Artículo 194 ter.- Será sancionado con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo y multa de cincuenta a quinientas Unidades Tributarias Mensuales, el que pusiere en riesgo la seguridad de la aviación civil, de una aeronave en vuelo o en servicio, o la regularidad de las operaciones aeroportuarias, mediante alguna de las siguientes conductas:

1. Desobedecer de forma deliberada las órdenes o instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave en virtud de lo dispuesto en el artículo 65, o por la tripulación o el personal de seguridad aeroportuaria (AVSEC).
2. Ejercer violencia física, intimidación, amenaza o coacción en contra del personal de vuelo, de cabina, de seguridad aeroportuaria o de atención en tierra durante el ejercicio de sus funciones.
3. Destruir, inutilizar o dañar mediante violencia o fuerza física la infraestructura aeroportuaria, sistemas tecnológicos de autoatención, counters o módulos de embarque, entorpeciendo la continuidad del servicio.

4. El que maliciosamente comunicare o difundiere falsas alarmas de emergencia o de artefactos explosivos que alteren, retrasen o suspendan las operaciones aéreas.

Si las conductas descritas obligaren al comandante a disponer el desvío, retraso sustancial o aterrizaje de emergencia de la aeronave, la pena privativa de libertad y la multa se aplicarán en su grado máximo.

En todos los casos previstos en este artículo, el tribunal impondrá siempre, como pena accesoria judicial, la prohibición absoluta de embarque en aeronaves de transporte público comercial de pasajeros y de ingreso a los aeródromos del país por un período de uno a cinco años, la cual se comunicará a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su fiscalización y a los explotadores aéreos para su inexcusable cumplimiento."