18638-03

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Modifica el Código Aeronáutico para garantizar la reconexión aérea oportuna de las zonas extremas y aisladas tras la suspensión de vuelos por causas climáticas

SESIÓN N° 66

FECHA 09-09-2026

■ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

■ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☐ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☐ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

MODIFICA EL CÓDIGO AERONÁUTICO PARA GARANTIZAR LA RECONEXIÓN AÉREA OPORTUNA DE LAS ZONAS EXTREMAS Y AISLADAS TRAS LA SUSPENSIÓN DE VUELOS POR CAUSAS CLIMÁTICAS

Ley de Reconexión Austral

ANTECEDENTES

La interrupción de la conectividad aérea por eventos climáticos no es, en las regiones más australes de Chile, una contingencia excepcional: es un patrón estructural que ha perseguido la operación y conectividad de estas zonas, desde la existencia de conectividad aérea y que se ha incrementado preocupantemente este último tiempo.

En un par de recuento podemos señalar que en junio de 2017, los habitantes de Aysén manifestaron públicamente su preocupación por las continuas suspensiones de vuelos hacia el Aeródromo Balmaceda, motivadas principalmente por condiciones de niebla y la carencia de sistemas de aterrizaje instrumental[1]. En agosto de 2023, el mismo terminal mantuvo desvíos y suspensiones de vuelos por condiciones meteorológicas durante varios días[2]; ese mismo mes, Punta Arenas vivió la mayor nevada en una década, con vuelos cancelados y clases suspendidas[3]. En junio de 2024, Balmaceda volvió a operar con suspensión parcial de vuelos[4]. En marzo de 2026, la niebla en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas obligó a desviar vuelos, con pasajeros que permanecieron hasta doce horas en la sala de embarque y reprogramaciones sucesivas de hasta tres veces[5]. En junio de 2026, nevadas y

[1]BioBioChile, "Habitantes de Aysén indignados por continuas suspensiones de vuelos a aeropuerto Balmaceda", 26 de junio de 2017.
https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-de-aysen/2017/06/26/habitantes-de-aysen-indignados-por-continuas-suspensiones-de-vuelos-a-aeropuerto-balmaceda.shtml
[2]Diario Regional Aysén, "Se mantienen desvíos y suspensiones de vuelos en aeropuerto Balmaceda", agosto de 2023.
https://www.diarioregionalaysen.cl/noticia/actualidad/2023/08/se-mantienen-desvios-y-suspensiones-de-vuelos-en-aeropuerto-balmaceda
[3]La Opinión Austral, "Punta Arenas vive la mayor nevada en una década: hay vuelos cancelados y clases suspendidas", agosto de 2023.
https://laopinionaustral.com.ar/punta-arenas/punta-arenas-vive-la-mayor-nevada-en-una-decada-hay-vuelos-cancelados-y-clases-suspendidas-674654.html
[4]Diario Regional Aysén, "Aeropuerto Balmaceda opera con suspensión de algunos vuelos", junio de 2024.
https://www.diarioregionalaysen.cl/noticia/actualidad/2024/06/aeropuerto-balmaceda-opera-con-suspension-de-algunos-vuelos
[5]La Prensa Austral, "Hasta 12 horas estuvieron 'varados' pasajeros en sala de embarque en Punta Arenas por cancelación de vuelos por niebla", 10 de marzo de 2026.
https://laprensaaustral.cl/2026/03/10/hasta-12-horas-estuvieron-varados-pasajeros-en-sala-de-embarque-en-punta-arenas-por-cancelacion-de-vuelos-por-niebla/ ; El Pingüino, "Neblina en Punta Arenas obliga a desviar vuelos y deja a decenas de pasajeros varados", 9 de marzo de 2026.
https://elpinguino.com/noticia/2026/03/09/neblina-en-punta-arenas-obliga-a-desviar-vuelos-y-deja-a-decenas-de-pasajeros-varados

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 17-08-2026 09:51 VIRTUAL

escarcha suspendieron nuevamente los vuelos en Punta Arenas[6], lo que llevó a actores regionales a exigir la modernización tecnológica urgente del terminal frente a los colapsos recurrentes de invierno[7]. Y en días recientes (julio de 2026), el Aeródromo Balmaceda —única vía de conectividad aérea comercial regular de la Región de Aysén— suspendió la totalidad de sus operaciones durante dos días consecutivos por intensas nevadas, cancelando al menos 12 vuelos de LATAM y SKY con origen en Santiago y Puerto Montt en el contexto de una Alerta Amarilla emitida por Senapred[8].

Actualmente las aerolíneas aplican las medidas exigidas por la ley: devolución de pasajes y/o cambio de vuelo sin costo dentro de su propia programación; pero no disponen capacidad adicional alguna para absorber la demanda rezagada, de modo que los pasajeros afectados deben esperar cupos en los vuelos regulares de los días siguientes.

La composición de los pasajeros afectados tiende a agravar el problema. Aysén es la región con mayor éxodo estudiantil del país: cerca de siete de cada diez egresados de enseñanza media se trasladan a otras ciudades para continuar estudios[9], y de los aproximadamente 1.900 estudiantes que egresan anualmente de los liceos regionales, en torno al 80% ha optado históricamente por dejar el territorio para estudiar o trabajar fuera[10]. Ello significa que cada inicio y término de semestre —y en particular las vacaciones de invierno, que coinciden precisamente con la temporada de mayor riesgo climático— tiende a movilizar por vía aérea a una parte importante de jóvenes que se reencuentran con sus familias o que buscan llegar de manera oportuna a sus estudios, dependiendo de vuelos que la contingencia climática cancela sin que la ley asegure su reacomodación efectiva.

A ello se suma la población que viaja por razones de salud: la red asistencial de Aysén deriva regularmente pacientes a centros de mayor complejidad en Santiago, Valdivia, Puerto Montt y Magallanes —solo los traslados aeromedicos institucionales alcanzaron 275 pacientes en

---

[6]ITV Patagonia, "Nevadas y escarcha obligan a suspender vuelos en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas", 12 de junio de 2026.
https://www.itvpatagonia.com/noticias/regional/12-06-2026/mal-tiempo-obligo-a-suspender-vuelos-en-el-aeropuerto-de-punta-arenas/

[7]El Pingüino, "Exigen modernización tecnológica urgente para el Aeropuerto de Punta Arenas frente a colapsos por invierno", 18 de junio de 2026.
https://elpinguino.com/noticia/2026/06/18/exigen-modernizacion-tecnologica-urgente-para-el-aeropuerto-de-punta-arenas-frente-a-colapsos-por-invierno

[8]El Divisadero, "Aeródromo de Balmaceda proyecta retomar operaciones este sábado tras suspensión de vuelos por condiciones climáticas", 24 de julio de 2026.
https://eldivisadero.cl/_noticia/Segundo-d%C3%ADa-consecutivo-Aerodromo-de-Balmaceda-cancela-operaciones-por-malas-condiciones-de-la-pista/ODM2MTc=

[9]La Tercera, "Movilidad regional: 160 mil estudiantes migran en busca de oportunidades académicas".
https://www.latercera.com/educacion/noticia/movilidad-regional-160-mil-estudiantes-migran-en-busca-de-oportunidades-academicas/BLDEIGZL2JGX5HMHYCZ5TNRVXE/

[10]Radio 45 Sur, "Universidad de Aysén proyecta su consolidación: de la dispersión de sus sedes al desafío de retener el talento regional", 19 de junio de 2026.
https://radio45sur.cl/2026/06/19/universidad-de-aysen-proyecta-su-consolidacion-de-la-dispersion-de-sus-sedes-al-desafio-de-retener-el-talento-regional/

OFICINA VIRTUAL 17-08-2026 09:51

2022[11]—, y la propia comunidad médica ha advertido que en invierno el cierre del aeropuerto vuelve imposible el movimiento de pacientes, encareciendo y arriesgando la continuidad de tratamientos[12]. Quien regresa de una cirugía, viaja a una quimioterapia o debe presentarse a un control impostergable no puede quedar entregado, tras una suspensión climática, al orden de llegada en una lista de espera comercial.

El problema, en suma, es transversal a las zonas extremas del país, recurrente en el tiempo y previsiblemente creciente: mientras la infraestructura aeroportuaria austral no cierre su brecha tecnológica (sistemas ILS, pistas con descongelamiento), la suspensión climática seguirá siendo parte de la operación normal de estas rutas — y la ley debe hacerse cargo de lo que ocurre el día después de la suspensión y en los días sucesivos desde la reanudación de la operación aérea.

FUNDAMENTOS[13]

El vacío del régimen vigente:

El Código Aeronáutico (Ley N° 18.916) reconoce en su artículo 133, en su letra b), los derechos del pasajero ante retraso o cancelación de vuelos: embarcar en el siguiente vuelo que tenga disponible el transportador o en un transporte alternativo; prestaciones asistenciales; indemnización conforme al artículo 147; y reembolso[14]. Pero las prestaciones asistenciales y la indemnización proceden solo cuando la causa "sea imputable al transportador", y el artículo 147 exime de indemnización al transportador que "probare que adoptó las medidas necesarias para evitar el hecho causante del retardo, o que le fue imposible adoptarlas"[15]. La doctrina nacional ha precisado el efecto: acreditada la fuerza mayor, la aerolínea queda exonerada de la compensación económica y sus obligaciones se reducen al reembolso o a la reubicación en el próximo vuelo disponible de su propia oferta[16].

Peña-Calderón, analizando el estatuto aeronáutico chileno frente a la cancelación masiva de vuelos por caso fortuito, documenta esta misma tensión estructural: el régimen chileno construye su arquitectura de protección sobre el eje de la imputabilidad, dejando el menor nivel de protección precisamente en los eventos de mayor magnitud[17]. Para una zona extrema

---

[11]Hospital Regional Coyhaique, "Derivación de pacientes: ¿Cómo se realizan los traslados aeromedicos?". https://hospitalcoyhaique.cl/derivacion-de-pacientes-como-se-realizan-los-traslados-aeromedicos/

[12]Sociedad de Neurocirugía de Chile, "Arica y Coyhaique: la neurocirugía en zonas extremas" (marzo de 2018; se cita como antecedente de la comunidad médica sobre el efecto del cierre invernal del aeropuerto, no como reporte reciente). https://www.neurocirugiachile.org/noticias/arica-y-coyhaique-la-neurocirugia-en-zonas-extremas/

[13] Revisión bibliográfica a través de IA génerativa: https://scispace.com/

[14]Código Aeronáutico, Ley N° 18.916, art. 133 B, texto vigente. https://leyes-cl.com/codigo_aeronautico/133%20B.htm

[15]Código Aeronáutico, Ley N° 18.916, art. 147, texto vigente. https://leyes-cl.com/codigo_aeronautico/147.htm

[16]Peña-Calderón, Natanael, "El contrato de transporte aéreo y la emergencia por COVID-19: el estatuto aeronáutico chileno frente a la cancelación de vuelos por caso fortuito y la reactivación del tráfico aéreo pospandemia", Revista Chilena de Derecho Privado, N° 36, pp. 79-111, julio de 2021, p. 92. https://rchdp.udp.cl/index.php/rchdp/article/download/568/476

[17]Peña-Calderón, Natanael (2021), op. cit., pp. 95-98. https://rchdp.udp.cl/index.php/rchdp/article/download/568/476 — se reemplaza la referencia a scielo.cl, cuya página no entrega contenido accesible en verificación directa, por el repositorio propio de la revista (Universidad Diego Portales), verificado como accesible.

OFICINA VIRTUAL
17-08-2026
09:51

cuya única conexión con el resto del país es aérea, ese mínimo legal equivale a quedar en lista de espera de una oferta que ya estaba copada antes de la contingencia.

Que nos señala el derecho comparado:

La reacomodación efectiva como obligación exigible incluso sin imputabilidad es una materia de amplio reconocimiento en otras legislaciones. Las legislaciones comparadas más avanzadas no limitan los deberes de la aerolínea ante eventos fuera de su control solo al mero reembolso, como es el caso chileno.

Por ejemplo, Canadá ofrece el precedente más directo para esta moción legislativa. Las Air Passenger Protection Regulations (SOR/2019-150) disponen que, ante interrupciones "fuera del control del transportador", categoría que incluye expresamente las condiciones meteorológicas, las aerolíneas deben reubicar al pasajero en el siguiente vuelo disponible propio o de otra aerolínea comercial; y si ese vuelo no despega dentro de las 48 horas siguientes al término del evento, deben reubicarlo en un transportador competidor, incluso desde un aeropuerto cercano, siempre en condiciones comparables a las originalmente contratadas, como la misma clase de servicio[18]. La ausencia de culpa exime de compensar, pero no exime de resolver el traslado dentro de un plazo y a costo de la aerolínea.

Por otro lado, en la Unión Europea, mediante el Reglamento (CE) N° 261/2004, distingue con nitidez ambos planos: las "circunstancias extraordinarias" del artículo 5.3 liberan a la aerolínea de la compensación del artículo 7, pero no de las obligaciones de asistencia ni del derecho del pasajero, consagrado en el artículo 8, a ser conducido hasta su destino final "en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible"[19]. Las Directrices interpretativas de la Comisión Europea confirman que estos deberes subsisten precisamente en los eventos no imputables[20].

En Sudamérica, por ejemplo, Brasil sigue la misma lógica: la Resolución N° 400/2016 de la ANAC, artículo 21, otorga al pasajero afectado por una cancelación, cualquiera sea su causa, el derecho a ser reacomodado, gratuitamente, en vuelo propio o de tercero hacia el mismo destino, en la primera oportunidad disponible[21].

Más allá, en materia de conectividad de zonas aisladas, la Unión Europea (Reglamento CE N° 1008/2008, arts. 16 y ss.) permite imponer Obligaciones de Servicio Público en rutas esenciales

[18]Canadian Transportation Agency, "Air Passenger Protection Regulations Highlights" (SOR/2019-150). https://otc-cta.gc.ca/eng/air-passenger-protection-regulations-highlights ; véase también el Regulatory Impact Analysis Statement: https://otc-cta.gc.ca/eng/air-passenger-protection-regulations-regulatory-impact-analysis-statement

[19]Reglamento (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, arts. 5, 7 y 8. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj/spa

[20]Comisión Europea, "Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004", DOUE (BOE DOUE-Z-2024-70053). https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-Z-2024-70053

[21]Agência Nacional de Aviação Civil (Brasil), Resolução N° 400, de 13 de diciembre de 2016, art. 21. https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 17-08-2026 09:51 VIRTUAL

para la cohesión territorial, garantizando continuidad, regularidad y capacidad mínimas[22]; Estados Unidos opera desde 1978 el programa Essential Air Service[23]; y Australia, el Remote Air Services Subsidy Scheme desde 1983[24].

La literatura académica que ha revisado sistemáticamente estas políticas —Fageda, Suárez-Alemán, Serebrisky y Fioravanti— constatan que el fundamento común es garantizar "servicios de línea vital" (lifeline services) allí donde la geografía o el clima hacen de la conectividad aérea un servicio esencial y no un bien de consumo discrecional[25]. Es así como, una investigación reciente confirma además el rol de estos esquemas como catalizadores del desarrollo de regiones periféricas[26].

Sin perjuicio de lo señalado, cabe destacar, que los tres modelos señalados operan, sin embargo, mediante gasto público, camino que excede la iniciativa parlamentaria (art. 65 CPR) y que sin el apoyo del ejecutivo, difícilmente se podría convertir en política pública.

El aporte de esta moción es tomar el estándar de protección al pasajero de los modelos canadiense, europeo y brasileño; reacomodación efectiva, en plazo perentorio, en condiciones comparables, incluso en otra aerolínea y sin costo para el pasajero; y aplicar forzadamente donde más se necesita: las rutas que constituyen la única conectividad aérea de una zona extrema o aislada.

Las iniciativas en tramitación no cubren este supuesto:

En una remisión de las actuales tramitaciones, boletines, podemos señalar que, se encuentran refundidos en la Comisión de Economía de esta Cámara los siguientes boletines sobre derechos de pasajeros aéreos[27]: el N° 15.679-03, que crea una plataforma de transferencia de pasajes y equipaje, establece el embarque prioritario por urgencia médica y fija una cuota de

---

[22]Reglamento (CE) N° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, arts. 16 y ss. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj/eng (versión en inglés, dado que la versión en español del mismo documento no resultó accesible en la verificación directa)

[23]U.S. Department of Transportation, "Essential Air Service". https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service

[24]Biblioteca del Congreso Nacional, Observatorio Asia Pacífico, "El plan de subvención aérea para mejorar la conectividad de comunidades remotas en Australia". https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/esquema-subvencion-aerea-zonas-remotas-australia

[25]Fageda, Xavier; Suárez-Alemán, Ancor; Serebrisky, Tomás; Fioravanti, Reinaldo, "Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide", Journal of Air Transport Management, vol. 66, 2018, pp. 65-75. https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699717304131 (página editorial con acceso restringido a verificación automática de contenido; DOI y dominio confirmados activos)

[26]"Unlocking Peripheral Tourism Potential: Reimagining Air Connectivity through Public Service Obligations as Peripheral Region Development Catalysts", Tourism Planning & Development, 2025. https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21568316.2025.2474466 (página editorial con acceso restringido a verificación automática de contenido; DOI y dominio confirmados activos)

[27]Álvarez D., Paola, "Derechos de los pasajeros en transporte aéreo: revisión comparada de la legislación vigente, proyectos de ley y legislación extranjera", Asesoría Técnica Parlamentaria, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, N° SUP 148914, septiembre de 2025. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio%2F10221%2F37712%2F4%2FBCN_Derechos_Transporte_Aereo.pdf

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 17-08-2026 09:51 VIRTUAL

asientos a precio fijo para residentes de zonas extremas; el N° 15.964-03, que obliga a la empresa a garantizar, a costo propio, el embarque en el próximo vuelo propio o de otra compañía —imponiendo mantener convenios comerciales al efecto— cuando la cancelación es imputable a la empresa; el N° 15.994-03, que crea un retracto especial con reembolso del 85% del pasaje hasta ocho horas antes del vuelo; el N° 16.532-03, que eleva las compensaciones e indemnizaciones por denegación de embarque, retrasos y cancelaciones imputables al transportador; el N° 16.594-03, que consagra la gratuidad del equipaje de mano de hasta cuarenta litros o diez kilogramos; y el N° 17.438-03, sobre reconocimiento de derechos a los pasajeros de transporte aéreo, refundido con los anteriores durante 2025[28]. Las iniciativas más cercanas (15.964-03 y 16.532-03) operan sobre el eje de la imputabilidad al transportador, y la única referida a zonas extremas (15.679-03) atiende urgencias médicas individuales. Creemos que ninguna aborda el supuesto de esta moción: la interrupción prolongada por fuerza mayor climática de la única vía de conectividad aérea de un territorio, y la obligación de reconstituir esa conectividad con capacidad adicional una vez superada la contingencia.

IDEA MATRIZ

Establecer en el Código Aeronáutico una obligación de reacomodación reforzada y descongestión de contingencia a cargo de las aerolíneas que operen regularmente rutas hacia o desde un terminal que constituya la única vía de conectividad aérea comercial regular de una comuna, provincia o región, cuando sus operaciones se interrumpan por más de veinticuatro horas continuas por fuerza mayor climática: los pasajeros afectados deberán ser trasladados dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la reanudación de operaciones, en las mismas condiciones contratadas para el vuelo de origen, sin costo adicional, con prioridad para quienes viajen por razones de salud o de estudios, debiendo el transportador disponer para ello de capacidad adicional, vuelos extraordinarios, aeronaves de mayor capacidad o reubicación en otras aerolíneas, si su oferta regular fuere insuficiente.

CONTENIDO

El proyecto consta de dos artículos permanentes y uno transitorio. El artículo 1° incorpora al Código Aeronáutico un nuevo artículo 133 K que regula el ciclo completo de la contingencia en cinco fases sucesivas: (1) la activación automática del estado de contingencia de conectividad, por el solo ministerio de la ley, cumplidas 24 horas continuas de suspensión climática en un terminal de conectividad única; (2) el deber de información inmediata al pasajero afectado, con reasignación individualizada de su nuevo vuelo; (3) el plan de descongestión, que el transportador debe elaborar y mantener a disposición de los pasajeros afectados y de la autoridad fiscalizadora competente, con un orden de prelación de medios (capacidad regular propia, aeronaves de mayor capacidad o vuelos extraordinarios, reubicación en otros transportadores) y un orden de prelación de pasajeros que replica el embarque prioritario ya vigente y lo complementa con los viajes por razones de salud y de estudios

[28]Cámara de Diputadas y Diputados, cuenta de la Legislatura 373ª, julio de 2025 (refundición del boletín N° 17.438-03). https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursoslegales%2F10221.3%2F81458%2F1%2FC20250714_48.pdf

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 17-08-2026 09:51 VIRTUAL

debidamente acreditados; (4) la ejecución del traslado dentro de 48 horas desde la reanudación, en las mismas condiciones contratadas para el vuelo de origen; y (5) el cierre, con un registro del cumplimiento del plan a disposición de la autoridad fiscalizadora, y régimen sancionatorio por remisión a las reglas generales de este Código y de la ley N° 19.496. El artículo 2° incorpora la remisión en el artículo 133 B. El artículo transitorio regula la vigencia.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Incorpórase en el Código Aeronáutico, a continuación del artículo 133 J, el siguiente artículo 133 K, nuevo:

Artículo 133 K.- De la contingencia de conectividad aérea. Cuando la suspensión de operaciones aéreas por fuerza mayor derivada de condiciones meteorológicas se prolongue por más de veinticuatro horas continuas en un aeródromo o aeropuerto que constituya la única vía de conectividad aérea comercial regular de una comuna, provincia o región, se configurará, por el solo ministerio de la ley, un estado de contingencia de conectividad aérea respecto de los transportadores que operen regularmente rutas hacia o desde dicho terminal.

Configurado el estado de contingencia, los transportadores quedarán sujetos al siguiente procedimiento:

1. Dentro de doce horas, el transportador informará a cada pasajero afectado, conforme al artículo 133 B, la existencia de la contingencia, los derechos que le asisten y el canal para recibir su reasignación.
2. Dentro de veinticuatro horas desde el reinicio de las operaciones, el transportador elaborará un plan de descongestión, que mantendrá a disposición de los pasajeros afectados y de la autoridad fiscalizadora. El plan identificará a los pasajeros afectados, sus vuelos asignados y los medios dispuestos para el traslado, conforme al siguiente orden: primero, cupos de la oferta regular; segundo, aeronaves de mayor capacidad o vuelos extraordinarios; tercero, reubicación en otros transportadores, con los que deberá mantener los convenios comerciales necesarios para este efecto.
3. Los cupos se asignarán entre los pasajeros afectados conforme al siguiente orden de prelación: primero, los pasajeros señalados en el inciso tercero del artículo 133; segundo, quienes viajen por atención de salud o continuidad de un tratamiento médico, acreditado mediante certificado médico o comprobante de atención; tercero, los estudiantes que deban incorporarse o reincorporarse a un establecimiento educacional fuera del lugar de la contingencia, acreditado mediante certificado de matrícula; y los demás pasajeros, por orden cronológico de los vuelos cancelados.
4. El traslado deberá completarse dentro de cuarenta y ocho horas desde el reinicio de las operaciones, en las mismas condiciones contratadas para el vuelo de origen, sin costo adicional para el pasajero. Si se efectúa en un vuelo de otro transportador, el

OFICINA VIRTUAL
17-08-2026
09:51

transportador originalmente contratado responderá del cumplimiento de esas condiciones.

5. Completado el traslado, o vencido el plazo anterior, el transportador conservará, por seis meses, un registro del cumplimiento del plan y, en su caso, de los pasajeros no trasladados y su causa, a disposición de la autoridad fiscalizadora.
6. Si la fuerza mayor persiste más allá del plazo del número 4, éste se entenderá prorrogado por el tiempo estrictamente indispensable, subsistiendo las demás obligaciones de este artículo.

Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de las demás prestaciones y derechos de este Título, y su incumplimiento se sancionará conforme a las reglas generales de este Código y de la ley N° 19.496, sin perjuicio de las acciones que procedan ante los Juzgados de Policía Local."

Artículo 2°.- Agrégase en el artículo 133 B del Código Aeronáutico el siguiente literal e), nuevo:

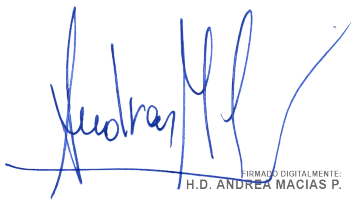
"e) En el supuesto del artículo 133 K, el derecho a ser informado, reasignado y trasladado dentro de los plazos y en las condiciones ahí establecidas."

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero transitorio.- Esta ley entrará en vigencia noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

Andrea Macias Palma
H. Diputada de la República
Distrito 27
Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
17-08-2026
09:51
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ANDREA MACIAS P.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CARLOS BIANCHI C.



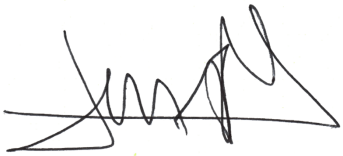
FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CARLOS CARVAJAL G.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CAROLINA CUCUMIDES C.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE DIAZ I.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAVIERA MORALES A.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. EMILIA NUYADO A.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. RENE ALINCO B.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALEJANDRA VALDEBENITO T.

