

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LOS ACTOS DE LOS ORGANISMOS COMPETENTES EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES DE LA LÍNEA AÉREA ESTATAL VENEZOLANA CONVIASA EN CHILE, POR EVENTUALES ACTOS DE TERRORISMO DE SUS INTEGRANTES (CEI 10).

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión Especial Investigadora individualizada en el epígrafe pasa a emitir su informe, de acuerdo con lo establecido en el artículo 318 del Reglamento de la Corporación, sobre la materia objeto de su investigación, de conformidad con el mandato otorgado por la Sala para estos efectos.

I.- ACUERDO DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

1.- COMPETENCIA DE LA COMISIÓN.

En sesión ordinaria N° 44ª/370, celebrada con fecha 11 de julio de 2022, y en virtud de lo establecido en los artículos 52, N° 1, letra c), de la Constitución Política de la República; 53 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y 313 y siguientes del Reglamento de la Corporación, la Sala de la Cámara de Diputados prestó su aprobación a la solicitud presentada por 78 señoras y señores diputados para crear una Comisión Especial Investigadora encargada de investigar los actos de los organismos competentes en relación con las operaciones de la línea aérea estatal venezolana Conviaa en Chile, por eventuales actos de terrorismo de sus integrantes, lo que fue comunicado al Secretario Abogado Jefe de Comisiones mediante el oficio N° 17.578, de la misma fecha, de acuerdo a los antecedentes que a continuación se señalan y que se contienen en la solicitud sometida a consideración de la Sala:

“En virtud de lo dispuesto en los artículos 52 N° 1, letra c), de la Constitución Política de la República, y 53 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, los diputados que suscriben vienen en solicitar la creación de una Comisión Especial Investigadora, a fin de fiscalizar los actos del Gobierno relacionados con las operaciones de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA realizadas dentro del territorio nacional, en particular, tras suscripción de un memorándum de entendimiento, el 6 de abril del presente año, en el marco de la Feria Internacional del Aire (FIDAE), entre la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y el Instituto de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC), para ampliar el espectro de la relación aerocomercial Venezuela-Chile; así como tras el aterrizaje



Firmado electrónicamente

<https://extranet.camara.cl/verificardoc>

Código de verificación: 79CFECEA1BFDCDF4

del día 22 de junio de 2022 en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de una aeronave Airbus A340 proveniente de Caracas y operada por la referida aerolínea estatal, matrícula YV3533.

Lo anterior guarda relación con una situación ocurrida en la República de Argentina, donde una aeronave actualmente registrada a nombre de la Aerolínea venezolana EMTRASUR (YV3531), Boeing 747, adquirida pocos meses antes a la línea iraní Mahan Airlines, arribó al Aeropuerto de Ezeiza, en Buenos Aires, el pasado 6 de junio de 2022, siendo detenida por eventuales actos de terrorismo de sus tripulantes, de nacionalidad iraní, de acuerdo a requerimiento de la Fiscalía Argentina, lo que ha causado alarma en la opinión pública internacional.

Dicho vuelo, al que previamente el gobierno de la República Oriental de Uruguay negó acceso a su espacio aéreo, hoy es indagado por la justicia argentina por eventuales vínculos con grupos terroristas, tanto de la propietaria original de la aeronave como de algunos de sus tripulantes de nacionalidad iraní, entre ellos, el piloto del avión, Gholamreza Ghasemi. Según antecedentes difundidos por distintos medios de comunicación, la fiscal argentina Cecilia Incardona señaló en su dictamen titulado "*Preciso requerimiento de instrucción, solicito medidas de prueba*" que "*Con el avance de las tareas investigativas llevadas aquí adelante, surgieron varios rastros que imponen la necesidad de proseguir la investigación respecto de Ghasemi Gholamreza, de toda la tripulación que de él dependía, de la aeronave y de su carga, conforme a las obligaciones del Estado Argentino para prevenir y sancionar hechos de terrorismo*". La autoridad también agregó que "*Tales circunstancias irregulares llevan a indagar si el verdadero objetivo del arribo de la aeronave a nuestro país fue exclusivamente para transportar mercadería de autopartes, o bien si estuvo fundado en razones diferentes a las alegadas y constituya, eventualmente, un acto de preparación para proveer bienes o dinero que pudieran utilizarse para una actividad de terrorismo, su financiamiento u organización.*".

A su turno, la Fiscal General de Paraguay, Sandra Quiñonez, dispuso la apertura de una investigación "*a fin de indagar los hechos ocurridos y determinar las conductas que pudieran tener relevancia pena*" en relación al previo aterrizaje de la misma aeronave en Ciudad del Este, conocida como la "Triple Frontera" y donde existe múltiple evidencia de la presencia de ciudadanos libaneses y de medio oriente con vínculos estrechos al grupo terrorista Hezbolá. A mayor abundamiento, se da cuenta en prensa internacional que existe un informe de la Oficina Federal de Investigaciones de los Estados Unidos de Norteamérica (FBI) que confirma la vinculación directa del piloto del avión de EMTRASUR, Gholamreza Ghasemi, con las Fuerzas Quds, la división de la Guardia Revolucionaria iraní, especializada en operaciones de inteligencia, y con Hezbolá.

Como se mencionó, el día 22 de junio del presente, aproximadamente a las 14.30 horas, aterrizó en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez una aeronave Airbus A340 proveniente de Caracas y operada por la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, matrícula YV3533. Dicha aeronave –al igual que aquella operada por EMTRASUR y retenida en Argentina–, fue transferida, según información pública, desde la aerolínea iraní Mahan Airlines el pasado 15 de marzo de 2022. El avión permaneció por pocas horas en territorio nacional, ignorándose a la fecha el propósito del vuelo, la identidad de la tripulación y pasajeros de este, y la posible carga que traía o que pudo incorporar en suelo nacional. Resulta llamativo que el mismo avión recientemente había realizado diversos vuelos a Teherán, incluyendo uno en el que trasladó a la comitiva presidencial de Nicolás Maduro. También ha hecho las rutas de La Habana – Buenos Aires – Caracas; Caracas – Teherán – Moscú; y Moscú – Teherán – Caracas.

Cabe consignar que CONVIASA y sus aeronaves están incluidas –al igual que Mahan Airlines– en la lista de la Office of Foreign Assets Control (OFAC) del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de Norteamérica, por Orden Ejecutiva del gobierno norteamericano N°13844 del 5 de agosto de 2019.

Pese a la existencia del régimen de sanciones descrito, el 6 de abril del presente año, en el marco de la Feria Internacional del Aire (FIDAE), el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Sr. Martín Mackenna Rueda, suscribió un memorándum de entendimiento con el Mayor General (en reserva activa) Juan Teixeira Díaz, Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC), para ampliar el espectro de la relación aerocomercial Venezuela-Chile, ocasión en que se hizo entrega a la sancionada CONVIASA, de la designación correspondiente para explotar la ruta Caracas – Santiago – Caracas” . A la fecha la misma aeronave traspasada por Mahan Airlines de Irán, ha realizado al menos cinco vuelos entre Caracas y Santiago.

Los hechos escritos son de mayor gravedad, pues, a la luz de los mismos, es posible suponer que Venezuela haya emulado el modus operandi iraní, creando al efecto empresas civiles de carga aérea –EMTRASUR, CONVIASA, etc.– similares a las iraníes Mahan Airlines y Qeshm Fars Air (ambas vinculadas a las fuerzas de la Guardia Revolucionaria de Irán, y que transportan a Damasco, Siria, armas para el grupo terrorista Hezbolá), utilizando aeronaves previamente de propiedad de dichas empresas de la República Islámica de Irán, las que pueden cumplir un rol de transporte estratégico de largo alcance para la Aviación Militar Bolivariana. Tanto es así que, al menos en el caso de EMTRASUR, ésta tiene su sede en la Base Aérea El Libertador, y utiliza hangares adyacentes a la Empresa Aeronáutica Nacional S.A. (EANSA), empresa estatal

creada en febrero de 2020 para el diseño, fabricación, y ensamblaje de aeronaves, satélites y partes con la colaboración de la República Islámica de Irán. En dicho lugar se ensamblarían y desarrollarían drones iraníes con el apoyo de dicho país.

En tal contexto, surge la necesidad de investigar las actuaciones de los órganos públicos con competencia en esta materia, a fin de recabar los antecedentes que permitan identificar la información disponible en relación a las empresas CONVIASA, MAHAN AIRLINES, QESHM FARS AIR, las aeronaves matrícula YV3533 e YV3531, junto a ello los antecedentes de los pasajeros y tripulantes que hayan utilizado dichas aeronaves e ingresado a espacio aéreo nacional, además de toda información relacionada con el vínculo de estas aeronaves y empresas con grupos terroristas como Hezbolá y la Guardia Revolucionaria de la República Islámica de Irán y los antecedentes que se tengan respecto de la decisión de impedir el ingreso al espacio aéreo uruguayo de las aeronaves iraníes transferidas a las empresas estatales de transporte aéreo de Venezuela. Finalmente, se hace necesario recabar todos los antecedentes que se han tenido en cuenta a la hora de tomar la decisión de suscribir el memorándum con el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC), así como las implicancias de este acto. Todo lo anterior en virtud del interés nacional, la seguridad del país, de nuestras fronteras y la necesidad de prevenir y combatir actividades de tipo terrorista.

En mérito de lo expuesto, la Cámara de Diputados acuerda crear una Comisión Especial Investigadora, con el objeto de reunir antecedentes relativos a actos del Gobierno, especialmente de los Ministerios del Interior y Seguridad Pública, de Defensa Nacional, de Transportes y Telecomunicaciones, de Agricultura y Hacienda, y de los siguientes servicios: Policía de Investigaciones de Chile, Servicio Nacional de Migraciones, Dirección General de Aeronáutica Civil, Junta de Aeronáutica Civil, Servicio Agrícola y Ganadero y Servicio Nacional de Aduanas, sin perjuicio de los demás organismos que resulten competentes, relacionados con las operaciones de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA realizadas dentro del territorio nacional, y de las empresas CONVIASA, MAHAN AIRLINES, QESHM FARS AIR, tras la suscripción de un memorándum de entendimiento, el 6 de abril del presente año, entre la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y el Instituto de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC), para ampliar el espectro de la relación aerocomercial Venezuela-Chile; así como tras el aterrizaje del día 22 de junio de 2022 en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de una aeronave Airbus A340 proveniente de Caracas y operada por la aerolínea estatal CONVIASA, matrícula YV3533; todo lo anterior en relación con los antecedentes que existan sobre la aeronave perteneciente a la Aerolínea EMTRASUR, que fue detenida en el Aeropuerto de Ezeiza en Buenos Aires, por eventuales actos de terrorismo de sus tripulantes.

Para estos efectos, la Comisión tendrá un plazo de 90 días para cumplir con su cometido, pudiendo sesionar en cualquier parte del territorio nacional.”.

2.- PLAZO Y FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN.

El plazo solicitado y concedido mediante el acuerdo señalado fue de noventa días, que venció el día 24 de enero de 2023, facultando además expresamente a la Comisión para constituirse en cualquier lugar del territorio nacional, tal como señala su mandato.

Con fecha 5 de octubre de 2022, la Comisión se constituyó y eligió como Presidente, por unanimidad de las y los presentes, al diputado señor Andrés Jouannet Valderrama.

A continuación, acordó celebrar sus sesiones ordinarias los días lunes, entre las 13:30 y las 15:00 horas.

Por último, con fecha 9 de enero de 2023, la Comisión celebró la sesión ordinaria N° 5, en que se acordó solicitar la prórroga del plazo de su vigencia por treinta días, hasta el día 28 de marzo de 2023, a lo que accedió por unanimidad la Sala, siendo comunicada esta determinación a la Comisión mediante el oficio N° 18.016, fechado el día 11 de enero de 2023.

3.- INTEGRACIÓN.

En sesión ordinaria N° 59ª/370, celebrada el día 10 de agosto de 2022, la Sala acordó, a propuesta de las respectivas bancadas parlamentarias, la integración de la Comisión, la que se informó a través del oficio N° 17.674, de la misma fecha, quedando conformada de la siguiente manera:

- Señor Francisco Undurraga Gazitúa.
- Señor Miguel Ángel Becker Alvear.
- Señor Álvaro Carter Fernández.
- Señor Felipe Donoso Castro.
- Señora Karol Cariola Oliva.
- Señor Boris Barrera Moreno.
- Señor Marcos Ilabaca Cerda.
- Señora Carolina Marzán Pinto.
- Señor Jorge Saffirio Espinoza.
- Señor Andrés Jouannet Valderrama.
- Señor Luis Sánchez Ossa.

- Señora Catalina Pérez Salinas.
- Señora Emilia Schneider Videla.

Con posterioridad, se recibieron los siguientes reemplazos permanentes que determinaron la composición definitiva de la Comisión:

- Oficio N° 17.783, de fecha 17 de octubre 2022, que comunicó el reemplazo permanente del diputado Marcos Ilabaca Cerda por el diputado Daniel Manouchehri Lobos.

- Oficio N° 17.831, de fecha 7 de noviembre de 2022, que comunicó el reemplazo permanente de la diputada Karol Cariola Oliva por la diputada Carolina Tello Rojas.

- Oficio N° 18.012, de fecha 10 de enero de 2023, que comunicó el reemplazo permanente del diputado Luis Sánchez Ossa por la diputada Chiara Barchiesi Chávez.

II.- RELACIÓN DEL TRABAJO DESARROLLADO POR LA COMISIÓN EN CUMPLIMIENTO DE SU COMETIDO.

1.- SESIONES CELEBRADAS.

La Comisión, en cumplimiento del mandato encomendado por la Sala, celebró 12 sesiones (incluyendo la sesión constitutiva), recibiendo a diversos invitados, quienes expusieron sobre las materias propias de la competencia de la Comisión.

2.- OFICIOS DESPACHADOS POR LA COMISIÓN.

Sesión	Oficio	Destino	Referencia	Respuesta
1ª 05/10/22	1/2022 05/10/2022 VER	Presidente de la Cámara de Diputados	Comunica elección del Presidente de la Comisión	No requiere respuesta
1ª 05/10/22	2/2022 05/10/2022 VER	Jefe de la Redacción de Sesiones	Solicita taquígrafos y comunica horario de funcionamiento	No requiere respuesta

1 ^a 05/10/22	3/2022 05/10/2022 VER	Director de Comunicaciones	Solicita transmisión de sesiones y comunica horario de funcionamiento	No requiere respuesta
1 ^a 05/10/22	4/2022 05/10/2022 VER	Director de la Biblioteca del Congreso Nacional	Solicita designación de funcionario para asesorar a la Comisión y comunica elección de Presidente y horario de funcionamiento	Respuesta VER
2 ^a 24/10/22	5/2022 03/11/2022 VER	Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Remita información relacionada al vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, así como otros antecedentes en materias de competencia de la DGAC	Sin Respuesta
4 ^a 21/11/22	6/2022 21/11/2022 VER	Directora Nacional del Servicio Nacional de Aduanas	Remita un informe detallado sobre el protocolo de fiscalización utilizado en el vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, y si ha sido el mismo aplicado en todos los vuelos anteriores de la misma aerolínea	Sin respuesta
4 ^a 21/11/22	7/2022 21/11/2022 VER	Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Informe de la dotación efectiva de personal autorizada por ley, la dotación efectiva	Sin respuesta

			existente en la actualidad e información desagregada de esta última, respecto a su calidad de planta, honorario y contrata	
5ª 09/01/23	8/2023 09/01/2023 VER	Presidente de la Cámara de Diputados	Solicita ampliar por treinta días el plazo fijado para el cumplimiento de su cometido	Respuesta VER
5ª 09/01/23	9/2023 09/01/2023 VER	Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Solicita informar sobre la autoridad encargada de la coordinación de los procedimientos que se realizan en torno a la operación de un vuelo y toda la información relativa a los vuelos que operan en el país	Sin respuesta
6ª 16/01/23	10/2023 17/01/2023 VER	Ministra del Interior y Seguridad Pública	Informe la fecha exacta en que se pidieron antecedentes sobre el vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA a la Policía de Investigaciones mediante Oficio N°7260 del 23 de junio 2022	Sin respuesta
6ª 16/01/23	11/2023 17/01/2023 VER	Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Solicita informar si hubo hallazgos en la revisión de entrada y/o salida de	Respuesta VER

			equipaje y pasajeros del vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA	
6ª 16/01/23	12/2023 17/01/2021 VER	Directora Nacional del Servicio Nacional de Aduanas	Solicita informar si hubo hallazgos en la revisión de entrada y/o salida de equipaje y pasajeros del vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA	Sin respuesta
6ª 16/01/23	13/2023 17/01/2021 VER	Directora Nacional del Servicio Agrícola y Ganadero	Solicita informar si hubo hallazgos en la revisión de entrada y/o salida de equipaje y pasajeros del vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA	Sin respuesta
8ª 06/03/23	14/2023 07/03/2023 VER	Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil	Solicita informar, en relación a un segundo viaje de CONVIASA, si se instruyó una investigación sumaria al respecto	Sin respuesta
9ª 13/03/23	15/2023 13/03/2023 VER	Ministra del Interior y Seguridad Pública	Solicita informar los motivos por los cuáles no dispuso que la PDI realizara un empadronamiento e investigara de manera pormenorizada la identidad de los tripulantes de la	Sin respuesta

			aeronave perteneciente a la Aerolínea Emtrasur, que arribó a Argentina el día 6 de junio de 2022 y que fue retenida en el Aeropuerto de Ezeiza en Buenos Aires, por eventuales actos de terrorismo de sus tripulantes de nacionalidad iraní	
9 ^a 13/03/23	16/2023 13/03/2023 VER	Subsecretario del Interior	Solicita informar si sostiene o reafirma su intervención en la sesión 12 ^a , ordinaria, mixta, de la Comisión Conjunta de Seguridad Ciudadana y Defensa Nacional, en el período legislativo 2022-2026, celebrada en miércoles 13 de julio de 2022, que se individualiza	Respuesta VER
12 ^a 17/04/23	17/2023 17/04/2023 VER	Presidente de la Cámara de Diputados	Solicita poner término a las sesiones mixtas, exigiendo la asistencia presencial de las diputadas y diputados a las Comisiones	Sin respuesta

III.- INVITADOS RECIBIDOS POR LA COMISIÓN Y EXPOSICIONES EFECTUADAS.

En el siguiente cuadro se da a conocer el resumen del trabajo realizado por la Comisión, la asistencia de invitados, con los respectivos enlaces a los videos de las sesiones, a las actas, que contienen las versiones taquigráficas y a las presentaciones efectuadas:

SESIÓN	SUMA
Constitutiva 1ª 05.10.22 ACTA	Se constituye la Comisión, eligiéndose como Presidente al diputado Andrés Jouannet Valderrama y se adoptan acuerdos inherentes a su cometido.
Sesión 2ª 24.10.22 ACTA	<ul style="list-style-type: none"> • General Raúl Jorquera Conrads, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). PPT
Sesión 3ª 07.11.22 ACTA	<ul style="list-style-type: none"> • General Raúl Jorquera Conrads, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). • Señor Martín Mackenna Rueda, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). PPT
Sesión 4ª 21.11.22 ACTA	<ul style="list-style-type: none"> • Señora Alejandra Arriaza Loeb, Directora Nacional del Servicio Nacional de Aduanas. PPT • Señor Rodrigo Díaz Alegría, Director Regional de Aduana Metropolitana.
Sesión 5ª 09.01.23 ACTA	<ul style="list-style-type: none"> • Señores César Marabolí, Raúl Mera y Fernando Carrandi, en representación de Agunsa. PPT • Señor François-Regis Le Miere, Gerente General de Nuevo Pudahuel. PPT • Subdirector de Inteligencia, Crimen Organizado y Seguridad Migratoria de la Policía de Investigaciones de Chile, Prefecto General Luis Silva Barrera y el Jefe de la Prefectura de Policía Internacional del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Prefecto Cristián Sáez Aguilera, en representación del Director General de dicha institución, señor Sergio Muñoz Yáñez.
Sesión 6ª 16.01.23 ACTA Sesión secreta	<ul style="list-style-type: none"> • Subdirector de Inteligencia, Crimen Organizado y Seguridad Migratoria de la Policía de Investigaciones de Chile, Prefecto General Luis Silva Barrera y el Jefe de la Prefectura de Policía Internacional del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Prefecto Cristián Sáez Aguilera, en representación del Director General de dicha institución, señor Sergio Muñoz Yáñez. • General Raúl Jorquera Conrads, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

SESIÓN	SUMA
<p>Sesión 7ª 23.01.23 ACTA</p> <p>Sesión secreta</p>	<ul style="list-style-type: none"> Subdirector de Inteligencia, Crimen Organizado y Seguridad Migratoria de la Policía de Investigaciones de Chile, Prefecto General Luis Silva Barrera y el Jefe de la Prefectura de Policía Internacional del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Prefecto Christian Sáez Aguilera, en representación del Director General de dicha institución, señor Sergio Muñoz Yáñez. General Raúl Jorquera Conrads, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
<p>Sesión 8ª 06.03.23 ACTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> Señora Loreto Escalona, Gerenta General de la empresa Cirrus Logistic. Señor Francisco Hafemann, Jefe de Operaciones de la empresa Cirrus Logistic.
<p>Sesión 9ª 13.03.23 ACTA</p> <p>Se declaró una parte de la sesión secreta</p>	<ul style="list-style-type: none"> Señor Sergio Muñoz Yáñez, Director General de la Policía de Investigaciones de Chile.
<p>Sesión 10ª 3.04.23 ACTA</p>	<p>La Comisión se abocó al mandato de esta instancia investigadora.</p>
<p>Sesión 11ª 10.04.23 ACTA</p>	<p>La Comisión inició la discusión de las conclusiones y proposiciones sobre la investigación que la Comisión habrá de incluir en su informe.</p>
<p>Sesión 12ª 17.04.23 ACTA</p>	<p>La Comisión votó las conclusiones y proposiciones sobre la investigación que la Comisión habrá de incluir en su informe. Se designó diputado informante al Presidente de la Comisión, señor Andrés Jouannet Valderrama.</p>

1.- Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), General Raúl Jorquera Conrads, [PPT](#) quien asistió acompañado del Jefe del Subdepartamento de Transporte Público de la DGAC, señor Jorge Aguirre; del

Jefe del Aeropuerto de Santiago, señor Juan Luis Rodríguez y del Fiscal de la DGAC, señor Alberto Mena.

Expresó su deseo de entregar los antecedentes que posee la DGAC en relación con esta operación y, en particular, de la empresa Conviasa, aeronaves con matrícula YV 3533 y YV 3531.

Precisó que su presentación versará sobre seis puntos: primero, las facultades de la DGAC; segundo, enfatizar qué es un vuelo no regular; tercero, cuál fue el proceso de utilización de este vuelo de Conviasa; cuarto, el propósito del mismo; quinto, su operación y, sexto, la información que tiene la DGAC de Conviasa en relación con la empresa Mahan Air y Qeshm Fars Air.

En esa línea, acotó que las facultades y el ámbito legal de la DGAC se circunscriben al Código Aeronáutico, específicamente su artículo 98, así como la ley N° 16.752, que fija la organización y funciones, y al decreto supremo N° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba su Reglamento Orgánico y Funcionamiento.

Precisó que el artículo 96 del Código Aeronáutico señala que los servicios de transporte aéreo pueden ser regulares o no regulares, nacionales o internacionales. Una operación no regular, corresponde a aquella que no está condicionada a situaciones prefijadas, tales como itinerarios y horarios previamente definidos de forma regular.

Es así como la legislación, por ejemplo, en Latam 129 se observa que para que una empresa con una aeronave determinada realice un arribo y un sobrevuelo, requiere de tres condiciones: primero, presentar un certificado de operador aéreo, que es el AOC, válidamente emitido por el Estado al cual representan, lo cual se cumplió; segundo, que también emitan las certificaciones a las operaciones, y, tercero, corroborar que se tengan los seguros aprobados por la Junta de Aeronáutica Civil, que también se cumplió.

Como antecedente, mencionó que la empresa Conviasa presenta vuelos al territorio nacional desde 2007 hasta 2022, totalizando 152 operaciones; es decir 76 vuelos. En el ámbito aeronáutico, se explicita una operación como un despegue o un aterrizaje; es decir, esas 152 operaciones corresponden a 76 vuelos, principalmente al aeropuerto Arturo Merino Benítez y una operación a la ciudad de Antofagasta. Por ejemplo, en 2022 arribaron solo 13 vuelos al aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, o sea, realizaron 13 despegues y 13 aterrizajes, lo que suma 26 operaciones.

Luego están las especificaciones a la operación, que también cumple en forma y en fondo. Es decir, las dos primeras condiciones se cumplieron, tal cual dispone la normativa aeronáutica.

A continuación, se revisa el proceso de seguros; es decir, mediante esta resolución se encuentra aprobado el seguro para la operación de este vuelo. Se identifican claramente la aeronave, sus capacidades muy genéricas, la cantidad de vuelos autorizados y las fechas de vuelos informadas hasta el momento. Es decir, también se cumplió con el tercer documento, que es el seguro que aprueba la Junta de Aeronáutica Civil. Con la aeronave de esta empresa se cumplieron las tres condiciones de un vuelo no regular.

Una vez verificado lo anterior a través de la plataforma web, se espera que la empresa haga la solicitud oficial de este vuelo en particular.

Respecto de la mecánica, acotó que se trata de un vuelo Conviasa, de 22 de junio, Airbus A340-642. El vuelo Maiquetía–Santiago–Maiquetía es una operación normal de 12,4 horas.

La integración normal de una tripulación se encuentra compuesta por 2 pilotos, 8 tripulantes, 2 jefes de cabina y 1 mecánico. Eso es lo que normalmente se espera en una tripulación mínima. Si la aeronave va a cumplir un vuelo de longitud de 12,4 horas, sin descansos previos, por ejemplo, en Santiago, sí es esperable que la empresa aumente su cantidad de tripulantes a 4 pilotos y agregue un jefe de cabina y un mecánico, para totalizar 17 tripulantes, que fue lo que acaeció en este caso. Es decir, la cantidad total de 17 tripulantes no es una cantidad ajena a lo que normalmente se puede ver en este tipo de operaciones, es decir, un vuelo al extranjero de 12,4 horas, sin descanso o con un mayor descanso en un aeropuerto intermedio.

La mecánica desde que la aeronave cumple con transmitir el plan de vuelo es la siguiente: primero la empresa transmite en códigos aeronáuticos lo que va a hacer para el vuelo. Después, reciben la notificación de despegue de la autoridad aeronáutica del país de origen, lo que fue autorizado en este caso, cumpliéndose la ruta planificada y la ruta posterior, que fue confirmada luego del despegue. Todo eso en territorio internacional. Luego en territorio nacional se muestra la gráfica del radar DGAC, que exhibe que la aeronave tomó contacto con el centro de control, que se le dieron las instrucciones y que las siguió hasta el momento del aterrizaje, por lo que el sistema tuvo el control de la aeronave y ésta cumplió con las instrucciones entregadas por el centro de control, manteniendo en todo momento la ruta y la altura en la cual fue dispuesto que lo hiciera.

Una vez que la aeronave arribó a la pista 1-7 izquierda, como fue instruido, pasó al centro de control de tránsito terrestre y es direccionada para que se estacione en un puente de desembarque y embarque, todo bajo la supervisión efectiva del controlador, con un contacto visual, y también a través de supervisores, en plataforma, hasta que se comienza a producir el desembarque de los pasajeros.

Apoyó su intervención con fotografías en las que se observa que los funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) están presentes en el proceso, incluso en la puerta de la aeronave. Para el embarque y la salida de la aeronave se cumplió el mismo procedimiento: la aeronave presentó su plan de vuelo, que resultó autorizado y cotejado con todos los otros tráficos una vez que se comenzó a producir el embarque de los pasajeros.

Expuso una representación gráfica del proceso de cómo se embarcaron las maletas que salieron de Chile. Luego del proceso de verificación realizado por el personal de seguridad aeroportuaria, es decir, cuando pasan por las máquinas de rayos X, y no solo por los detectores en persona, sino también con los detectores de equipaje de mano. También se observa cómo los inspectores del Servicio Nacional de Aduanas y del SAG están disponibles para el control de la salida de la aeronave. Es decir, los procedimientos aeronáuticos se cumplieron, aseveró.

El control del vuelo en la salida se realizó de la misma forma: múltiples instancias verificaron que la aeronave siguió la ruta de salida, el perfil de ascenso y la ruta hacia el norte del país, hasta llegar al punto de salida.

Finalmente, respecto del sistema de vigilancia y control, hizo énfasis en que se realiza principalmente a través de radares, comunicaciones y procedimientos, y la DGAC ejecuta principalmente la instancia de control.

En cuanto a la información de la operación de las empresas Mahan Air y Qeshm Fars Air, fue enfático, concreto y directo en señalar que no existen registros de vuelos operados por ellas en territorio nacional. La empresa EMTRASUR no registra operaciones en Chile, y la aeronave con matrícula YV-3531 tampoco registra vuelos en Chile.

Consultado, en términos generales, sobre las facultades de la DGAC respecto de la revisión y del control de equipaje y carga que pueda llevar un vuelo, señaló que hay ámbitos de acción de llegada y de salida de la aeronave. En el primer ámbito, todas las funciones de control de pasajeros están circunscritas a la labor de la Policía de Investigaciones, a través de Migración; y lo que tiene que ver

con control del equipaje y de carga corresponde a Aduanas y también, en parte, al SAG. En cambio, en el ámbito de acción de salida se mantiene el egreso de pasajeros a través de la Policía de Investigaciones, y la DGAC se vuelca en el control que apunta a la seguridad del vuelo. Por ejemplo, existe un sistema de verificación de maletas para detectar sustancias ilícitas o no permitidas como explosivos; también existe un sistema de verificación de pasajeros embarcados, a través de la revisión *in situ* por los portales, y la inspección del equipaje de mano por rayos X; es decir, la instancia de salida va orientada principalmente a la detección de mercancías peligrosas o elementos que pongan en riesgo la seguridad del vuelo, más allá del trámite de Aduanas propiamente tal.

La tripulación también queda circunscrita a esos controles, es decir, si llega o sale, de modo similar a la mecánica de los pasajeros. La persona es revisada por la PDI, su equipaje de mano es revisado por Aduanas y el SAG y en la salida, otra vez la PDI y la DGAC revisan el equipaje en bodega y de mano; todo encaminado a la detección de elementos peligrosos que puedan producir situaciones de interferencia ilícita o peligrosa para el resto del vuelo.

Consultado por el tiempo que el avión se mantuvo en la losa, indicó que fue un poco más de dos horas y treinta minutos, en plataforma, y que la tripulación se mantuvo a bordo del avión, no descendió ni realizó ningún procedimiento de ingreso o salida del país, lo que es absolutamente esperable, en el sentido de que la tripulación tiene que realizar el desembarco de pasajeros, verificar la condición interior de la aeronave, prepararse para la salida y empezar a gestionar todas las autorizaciones de las autoridades nacionales.

Agregó que el horario de arribo y de salida se cumplió dentro del margen esperado para este tipo de aeronaves. Una vez que despegó de su aeródromo de salida, tiene una hora estimada de arribo y, como tiene un regreso inmediato, normalmente está en plataforma entre dos a tres horas para la salida.

En el caso concreto de esta aeronave, estuvo un poco más de dos horas y media. Rescató la naturaleza de este vuelo no regular, en el sentido de que pueden ir presentando modificaciones a lo originalmente solicitado. Hay que sumar las demoras que puede tener en el aeropuerto de salida, en ruta, por meteorología e, incluso, las que se le pueden presentar en los procedimientos de llegada, que pueden ir retrasando o adelantando la hora de vuelo. Añadió que el plan de vuelo presentado por la aeronave no venía estipulada una hora exacta de salida; en consecuencia, se entiende que la hora de salida está condicionada a que la aeronave esté lista, una vez realizados todos los procedimientos de embarque y desembarque. En estricto rigor, en el plan de vuelo presentado, al no encontrarse estipulada la hora de salida, se entiende que está dispuesto a

despegar o a solicitar autorización para la salida una vez que el avión esté en condiciones de hacerlo.

Como información anexa, acotó que, en este tipo de vuelos, una mecánica normal es que las empresas consideren la hora de arribo y la hora que se toman las empresas que apoyan con los servicios de combustible, los de *catering*, vale decir, de alimentación y cosas de ese tipo, incluyendo, citar a los pasajeros. Por ello, la hora de despegue queda a la mecánica de la empresa y la DGAC se preocupa de recibir la confirmación de solicitud de la hora de despegue.

Explicó que el dato concreto es que, considerando que aterrizó a las 14.29 horas, el despegue de la aeronave se produjo a las 17:29 horas, es decir, pasaron tres horas desde que tocó tierra hasta que despegó. A partir de ello, empieza a aplicar la mecánica de "taxeo": 15 a 20 minutos para llegar y 10 a 15 minutos para salir. Sí se está en el rango normal de dos horas y media o de dos horas con cuarenta y cinco minutos en tierra, no escapa a la normalidad de la mecánica. Añadió que la DGAC sabía que este avión despegaba alrededor de las 17:30 horas, ya que podía esperar un despegue aproximadamente en ese rango de horarios, aunque no siempre los aviones de esa aerolínea están por ese tiempo, ya que las mecánicas del vuelo pueden variar una o dos horas.

Reiteró que la DGAC desconocía que el despegue iba a ser exactamente a las 17:30 horas. Tenían la información de que podía ser a esa hora, en el sentido de las mecánicas de carguío del avión, de carguío de maletas, de combustible y el embarque de pasajeros. Era esperable que sucediera a esa hora.

Consultado sobre eventuales irregularidades en la revisión de los pasajeros y la carga, explicó que, como norma general y procedimiento administrativo general, se elaboran informes cuando se detectan irregularidades o hay hallazgos que efectivamente permitan hacerlo, en el sentido de comunicarlo, denunciarlo y tener una estadística. Para este caso en particular no hubo hallazgos ni se evidenciaron elementos que pudieran haber motivado la elaboración de un informe bajo el cual se identifique o especifique una condición riesgosa. Al no presentarse ese riesgo, no hay un informe normal que se emita. No hay actas de operaciones normales que den cuenta de "sin novedad". Esto también hay que entenderlo desde el punto de vista práctico, pues en ese aeródromo hay más de 550 operaciones diarias. No tienen un formato o un reporte de que todo un vuelo se haya realizado sin novedad, sino solamente de los hallazgos.

Consultado sobre alguna posible relación entre el vuelo YV-3531 (que aterrizó en Argentina y cuyos tripulantes fueron detenidos y posteriormente

liberados), y el vuelo YV-3533 (que aterrizó Chile y que es materia de la investigación de esta Comisión); así como sobre su conocimiento respecto de denuncias de pasajeros no embarcados -que Conviasa justificó en el hecho de que empresas chilenas no le quisieron vender combustible-, señaló en primer lugar que no maneja los antecedentes del vuelo aterrizado en Argentina, porque no es su ámbito de acción correlacionar dos vuelos que corresponden a dos países distintos y con una empresa que nunca ha operado en Chile. Lo que conoce es lo que ha aparecido solamente en los medios abiertos y que eventualmente pudiera tener alguna relación comercial, pero no ha indagado por no ser de su competencia. Sobre pasajeros que se habían quedado en Chile, la única información que tiene es que las empresas que atienden aquí aeronaves comerciales de esta índole no accedieron a brindarle el apoyo logístico, aunque no existe certeza de si es de combustible o de otra naturaleza. Ellos se limitan solamente a establecer el vínculo comercial entre esta empresa que está en Chile y la empresa que le está solicitando el apoyo, y no necesariamente comunican a la DGAC las razones por las cuales no le prestan el apoyo, aseveró.

Señaló no poseer información sobre la razón por la cual los vuelos de Conviasa fueron cancelados por esas empresas, en el sentido de no brindarle el apoyo. Sin embargo, no se han recibido más solicitudes de sobrevuelo de la empresa. Agregó que la DGAC no tuvo conocimiento de que pasajeros hubieran perdido ese vuelo en particular.

Consultado sobre eventuales revisiones de la Agrupación Antisecuestros Aéreos (ASA) de la Fuerza Aérea de Chile o de la Brigada Canina, así como de si la Policía de Investigaciones de Chile realizó efectivamente el control migratorio e informó de sus resultados, o del lugar de embarque en Venezuela de dicho avión, o de si se solicitó servicio de *wifi* al aeropuerto durante el tiempo que estuvo en la losa, o de quién controla si, eventualmente, alguien se acercó al avión, mientras estuvo en tierra; como también sobre la relación de la DGAC con los otros organismos encargados de tareas de fiscalización, o de si las personas que realizan las tareas de apoyo logístico son nacionales y si existe algún grado de control sobre ellas y su labor y si la realizan correctamente y no manipulan indebidamente el equipaje, sustrayendo alguno para evitar revisiones, explicó que la Agrupación Antisecuestros Aéreos actúa cuando hay una alerta activada, lo que no sucedió en este caso, ya que siempre se trató como una aeronave de operación no regular, con los procedimientos normales. Por otra parte, el control migratorio lo ve la Policía de Investigaciones de Chile que -con base en sus procedimientos- adoptan medidas para cada pasajero en particular. En ese sentido, tampoco se recibió una alerta que hiciera aumentar un alistamiento determinado. En ese contexto, tampoco se activó la Brigada Canina, entendiendo que dicha brigada de la DGAC se aboca, principalmente, a los explosivos y la Brigada Canina de la Policía de Investigaciones de Chile a drogas.

Estos son controles que se realizan, fundamentalmente, a los sistemas de carga y equipaje, que están presentes en el acceso o salida de los pasajeros, pero no hubo ningún elemento que destacar, como fuera de lo normal, o que se haya encontrado.

Respecto del plan de vuelo desde Venezuela, expresó que el aeródromo de Maiquetía sigue figurando como un aeropuerto válidamente certificado a nivel nacional y, además, por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Por lo tanto, es un aeropuerto en el cual se produce la operación de empresas de forma regular y cumpliendo con la normativa aeronáutica, sin que hasta el momento se haya recibido ninguna objeción al respecto.

En cuanto a las horas en losa y la disponibilidad de la red *wifi*, manifestó no tener conocimiento de alguna solicitud en particular, puntual, específica, de algún tripulante para que se le habilite alguna red.

Ahora bien, si permanece o no en un punto específico, la aeronave se mantuvo en el puente de embarque y desembarque, desde el momento en que llegó hasta que se retiró. No hubo un desplazamiento de la aeronave. Tampoco existe registro de que alguien haya sustraído un equipaje, ni que se haya abandonado o caído del avión.

La mecánica es que una vez que llega la aeronave, las empresas que proveen los servicios trasladan los contenedores hacia el subsuelo, hacia el sótano del terminal, desde donde son conducidos para la realización del procedimiento de Aduanas y SAG y sus respectivas variaciones. No tienen mayor noticia de alguna irregularidad o alerta al respecto. Efectivamente, el SAG revisa empleando múltiples sistemas, como, por ejemplo, los rayos X y perros.

Respecto de las maletas, señaló que manejan este proceso empresas certificadas que se integran y que contratan personal, al que se les hace revisión de antecedentes. El sistema de seguridad de la DGAC emite las credenciales a cada uno de ellos, las que son verificadas frecuentemente, es decir, existe un proceso de verificación de antecedentes de los operadores que trabajan en las empresas, y no se han recibido noticias que les permita alertar de este caso en particular.

En relación con las maletas y su grabación a través del circuito cerrado de televisión, afirmó que se cuenta con dichos circuitos en gran parte del aeropuerto.

Sobre el personal en losa, indicó que efectivamente hay extranjeros. Para que ellos accedan a trabajar se les hace una revisión de antecedentes, pasaporte, deben tener visa de trabajo y se realiza todo un seguimiento. Son sometidos, en forma previa, a un análisis de antecedentes, desde el punto de vista no solo nacional, sino también internacional, con sus papeles de antecedentes de la Cancillería.

Respecto de vuelos no autorizados para llegar a Chile, señaló que son los mínimos, en el sentido de que son solamente aquellos que no cumplen con empresas que realizan operaciones no regulares, que no cumplan con algunos de los tres documentos. Afirmó que, preliminarmente, el número oscila entre los 20 o 25 casos al año.

Consultado sobre si podría afirmar que la DGAC cumplió todos los controles y protocolos que se establecen en estos casos, respondió categóricamente que sí, que se cumplieron todos los protocolos, desde el punto de vista de la seguridad aeronáutica.

Respecto de si hubo algún tripulante que descendió de la aeronave mientras permaneció en lo que se conoce como manga, el puente de embarque, estimó que no se puede descartar de que así haya sido, pero depende del contexto, ya que, por ejemplo, se puede asumir que el inspector de mantenimiento, el mecánico -en lo que constituye un procedimiento normal- baja y revisa la aeronave en su exterior, los neumáticos, la tubera de acceso a los motores y cosas de esa naturaleza, es decir, es un procedimiento normal de verificación de rutina, orientado a asegurar que la aeronave esté aeronavegable antes del próximo despegue.

Agregó que, si una persona desciende de la aeronave es para hacer una actividad puntual a su alrededor, porque no se puede alejar y andar pululando por la losa, en ese momento también se está desarrollando la maniobra de carga o descarga de maletas, estando ambos funcionarios a metros de distancia, la interacción que se realiza entre ellos corresponderá a la operación misma de la aeronave. Añadió que, desde el punto de vista técnico, el procedimiento que ocupan los tripulantes se llama *walk around*, es decir, la verificación alrededor de la aeronave. Se entiende que sus atribuciones para descender de la aeronave están limitadas a eso y no a interactuar, o a ir a otras dependencias o comunicarse con otros estamentos u otro operador. Eso es normalmente lo que se hace.

Consultado sobre la regulación de la contratación del personal de empresas externas que son privadas y el eventual control de algún organismo, señaló que el control lo realiza la DGAC, que recibe las solicitudes que hace cada empresa para que su personal se acredite y pueda operar al interior de los

aeródromos o aeropuertos, según lo permite la legislación vigente. Para dicho efecto revisa la documentación y emite una credencial que es verificada por el personal de seguridad con el objeto de que cada persona que está en el interior la porte y se encuentre vigente. Se hace una revisión permanente de estas credenciales y de la persona.

Recalcó que se revisan los antecedentes que normalmente son pertinentes para ello. No se puede negar que haya alguna falencia en cuanto a la integridad de esa información, pero sí se observa la visa de trabajo y se solicitan papeles de antecedentes y en caso de que no aparezcan antecedentes, no existe objeción en ese sentido. Agregó que la supervisión del ingreso de estos trabajadores a las áreas estériles, a las áreas seguras, se realiza a través del personal AVSEC –*Aviation Security*- en seguridad de delegación. No existe un libre paso al área segura, ya que también tienen que pasar por el punto de rayos X, se les revisan metales y objetos materiales. Entonces, sí pasan de forma estéril de un lado hacia el otro lado de mayor complejidad, que son las áreas restringidas.

Consultado sobre la cantidad de equipaje transportado por el vuelo en cuestión, señaló que en el proceso de arribo se desembarcaron ocho contenedores de maletas LD3/AKE con equipaje facturado, con aproximadamente 450 maletas. Ese aproximado se deriva de que la capacidad de cada contenedor es nominal y se multiplica por su capacidad y arrojaba un aproximado de 450 maletas. No obstante, una vez confirmada por la autoridad o por el servicio competente aquella cantidad fue corregida. El Servicio de Aduanas confirmó que eran 99 equipos llegados y 183 equipos salidos. Ello hace suponer que los contenedores estaban destinados, y fueron desembarcados de la aeronave, para, en el proceso posterior, embarcar una mayor cantidad de maletas o aquella otra cantidad de cosas que estuvieran pendientes en el aeropuerto.

Reiteró que la cantidad de 450 maletas fue una información inicial, deducida de lo que posiblemente podría haber venido al interior de esos contenedores, ya que esa cantidad obedece solo a la multiplicación de la capacidad del contenedor por la cantidad de contenedores.

2.- Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna Rueda, [PPT](#) quien asistió acompañado por el Jefe del Departamento Legal de dicho organismo, señor David Dueñas.

Explicó en primer lugar que la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) es un servicio público dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, regido por el decreto con fuerza de ley N° 241, de 1960. Se compone de un Consejo y de una Secretaría General. El Consejo está presidido por el Ministro de

Transportes y Telecomunicaciones; el Director de la DGAC, don Raúl Jorquera Conrads; el Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales; la Subsecretaria de Evaluación Social; el Director Nacional de Aeropuertos del MOP, y dos representantes nombrados por el Presidente de la República, que en este caso son Verónica Kunze, Subsecretaria de Turismo, y Mariela Barquín, Coordinadora del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dentro de las funciones genéricas está la de ejercer la dirección superior de la aviación civil en el país, en particular de la aviación comercial, y las funciones específicas más importantes tienen que ver con negociar y celebrar acuerdos de derecho de tráfico para el transporte aéreo internacional con otros países; calificar la reciprocidad de derechos otorgados por otros países a las aerolíneas nacionales para aplicar restricciones cuando corresponda, y asignar frecuencias aéreas internacionales a las líneas aéreas chilenas mediante licitación pública, cuando dichas frecuencias hayan sido otorgadas en forma restringida.

La política aerocomercial chilena está consagrada en el decreto ley N° 2.564, de 1979. Es una política de cielos abiertos, que persigue crear las mejores condiciones de competencia entre todas las empresas interesadas en desarrollar el transporte aéreo de pasajeros y carga en Chile, a partir de cuatro principios que han marcado los más de cuarenta años de vigencia de esta ley, que tienen que ver con el libre acceso a los mercados, la libertad de precios, la mínima intervención de la autoridad en materia económica y la liberalización de la propiedad y el control de las líneas aéreas. Todo esto con el objetivo de tener servicios de mayor calidad y eficiencia y a menor costo. Esto ha permitido tener acuerdos con más de 80 países de distintos grados de liberalización, y que Chile, a pesar de su ubicación geográfica lejana de los principales polos, tanto comerciales como de pasajeros del mundo, tenga una aviación fuerte y reconocida en el continente.

Agregó que se han suscrito nuevos acuerdos con Austria, Cabo Verde, España y Letonia; y rubricado textos de acuerdos con Arabia Saudita, Bahréin, Belice, Colombia, Costa Rica, Ecuador y Reino Unido y, además, tenido firmas de memorándum de entendimiento con Argentina, Jamaica y Venezuela.

Específicamente sobre el vuelo del 22 de junio de 2022, de la aerolínea Conviasa, recalcó en primer lugar la diferencia sobre lo que son los vuelos no regulares y los vuelos regulares, lo que no quiere decir que los vuelos no regulares no estén regulados. Los vuelos no regulares son también llamados chárter, “no itinerantes” o de fletamento, y son aquellos que no están sujetos a un itinerario prefijado. Son muy habituales en la aviación comercial, porque permiten establecer conectividad en rutas donde todavía no hay un mercado que justifique

que haya un servicio continuo y, por lo tanto, tal vez un acuerdo entre países. Generalmente surgen cuando no hay acuerdos de servicios aéreos entre dos países o los acuerdos son muy restrictivos y, por lo tanto, se requiere, a través de estos vuelos no regulares, ampliar esta capacidad adicional. Su fuente legal es el artículo 5 del Convenio de Aviación Civil Internacional, de Chicago, del cual Chile y otros 192 países son parte, y que es el convenio que regula la Aviación Civil Internacional desde la OACI, la Organización de Aviación Civil Internacional, un órgano dependiente de la ONU, especializado en el transporte aéreo internacional.

A pesar de este marco general, cada Estado puede imponer reglas o condiciones específicas para operar vuelos no regulares. En Chile, estas condiciones o reglas tienen que ver con la solicitud de arribos y sobrevuelos que se presenta ante la DGAC, donde también se muestra su certificado de operador aéreo de origen y los manuales de operación. También debe tener contratado los servicios de *handling* y otros que les prestan empresas privadas en los aeropuertos a los operadores, y hay que tener la aprobación de los seguros, de acuerdo con la normativa de la JAC y, además, establece un máximo de 18 vuelos por año calendario.

Por otro lado, están los vuelos regulares, que son aquellos que se realizan con sujeción a un itinerario u horario previamente fijado y aprobado, y surgen cuando existe un mercado estable de pasajeros o carga entre dos países, de modo que se justifica comercialmente realizar vuelos con regularidad constante y en forma indefinida. Los requisitos son más exigentes, ya que la entrada de una línea aérea extranjera al mercado chileno implica su establecimiento en el país. Previo a la ejecución de estos vuelos, es necesario que ambos países acuerden bilateralmente la concesión recíproca de derechos de tráfico y las condiciones de designación de las líneas aéreas. Chile tiene acuerdos con más de 80 países. Además, la DGAC debe reconocer el AOC de origen y aprobar las capacidades técnicas de la línea aérea y la JAC debe aprobar los seguros y aceptar la designación de la línea aérea, basada en los vuelos no regulares en el caso de los seguros.

Respecto de la operación de Conviasa, del 22 de junio de 2022, señaló que se trató de un vuelo no regular, el número 13 del total de 18 que se permiten por año calendario a una empresa. El avión en el que se realizó la operación fue un Airbus A340-642, matrícula YV-3533, registrado en Venezuela, y que cuenta con los seguros vigentes aprobados por la Junta de Aeronáutica Civil hasta diciembre de 2022. Conviasa había operado vuelos similares en 2017 y 2018, con 15 aeronaves diferentes, sin perjuicio de que también han operado en el último tiempo otras aerolíneas venezolanas como Estelar y Albatros.

En abril de 2022, Chile y Venezuela suscribieron un memorando de entendimiento (MoU) para mejorar las condiciones de transporte aéreo entre ambos países, ya que el acuerdo anterior de 1992 era muy restrictivo, porque permitía solo dos frecuencias semanales por país y una sola aerolínea asignada desde cada país. Dadas las condiciones para operar vuelos no regulares, y este se trató de un vuelo no regular, este MoU no tuvo incidencia en el vuelo del 22 de junio, que pudo realizarse aun si no hubiera existido un acuerdo entre Chile y Venezuela.

Este MoU es un acuerdo firmado entre ambos países y viene de negociaciones iniciadas en el 2017, producto de la necesidad de operadores chilenos de aumentar sus frecuencias hacia Venezuela; en el fondo, estas dos frecuencias semanales que estaban establecidas en el acuerdo firmado el año 1992 no eran suficientes para los operadores chilenos. Se terminó de negociar en diciembre de 2021, de manera virtual en el marco de un evento que se llama ICAN, que la misma OACI organiza todos los años para que estas negociaciones se vean económicamente de manera más eficiente, y reúne a todos los países en un solo evento.

Ese acuerdo consideraba el contexto de una comunidad venezolana de aproximadamente medio millón de personas que viven en Chile y que implica una necesidad de ampliar esta capacidad de vuelos establecida en 1992. Este MoU mejora el documento similar del año 1992 y permite vuelos regulares y no regulares. Amplía la oferta de vuelos regulares de dos frecuencias semanales hasta frecuencias ilimitadas y, además, cambia la monodesignación por multidesignación; es decir, antes cada país podía designar un solo operador para maniobrar en esta ruta; en Chile estaba designado Latam y en Venezuela a Estelar, y por eso Conviasa debía operar por vuelos no regulares, sin perjuicio de que de esta forma se fomenta la competencia, y permite frecuencias hasta la sexta libertad; es decir, continuar vuelos hacia terceros países o realizar escala. Por ejemplo, hasta este año, con el acuerdo de 1992, una aerolínea chilena solo podía hacer Santiago-Caracas-Santiago; ahora podría hacer Santiago-Caracas-Miami, o Santiago-Caracas-Madrid, con lo cual se va haciendo más atractivo para los operadores ingresar a competir en estos mercados.

Para poder operar los vuelos no regulares dentro del marco de un acuerdo internacional, los operadores previamente deben obtener un reconocimiento por parte de la DGAC, su certificado de operador aéreo, donde se certifica todo lo que tiene que ver con su seguridad.

Sobre la existencia de sanciones vigentes de Estados Unidos a Conviasa, añadió que efectivamente existen ciertas sanciones vigentes a dicha aerolínea, que consisten en una medida unilateral de carácter comercial aplicada

desde Estados Unidos, desde su Oficina de Control de Activos Extranjeros, del Departamento del Tesoro. Estas sanciones están orientadas a que empresas y agentes estadounidenses se abstengan de realizar negocios con las empresas sancionadas, pero no constituyen un castigo internacional vinculante para Chile. Tratándose en particular de Conviasa, ellos están incluidos en esta lista de empresas sancionadas por Estados Unidos, por su condición de empresa de propiedad del Estado venezolano, pero esta sanción no incluye a otras empresas de capitales privados venezolanos. Al momento de la firma del convenio del MoU, ni en la actualidad, existen sanciones que prohíban la suscripción de un MoU de estas características, por parte de los estados.

Manifestó que es normal que, tratándose de vuelos no regulares, la línea aérea encargada deje de hacerlos, porque son vuelos que por definición no tienen itinerarios y son a solicitud de ciertas demandas que se van generando en los distintos países y, por lo tanto, en los casos de vuelos no regulares, como en el del vuelo del 22 junio, sí se ve que puede suceder que operen una semana y otra no.

Sobre la cantidad máxima de 18 vuelos que puede realizar una aerolínea, al tratarse de vuelos no regulares, e independientemente de la cantidad efectiva de vuelos que se efectúen, hay un contrato de servicios aéreos que suscribe la línea aérea con el pasajero, el que se debe cumplir y, en caso de que no sea así, existen diferentes garantías para los pasajeros, donde la línea aérea debe reembolsar y compensar por no haber realizado los vuelos. Sobre el caso específico del vuelo siguiente de la aerolínea Conviasa, que sí estaba planificado, solicitado y que se dejó de prestar, también tiene que ver con realidades de compañías, en el fondo, con contratos de privados que deben prestar servicio a esta línea aérea y que, con todo el revuelo mediático que tomó este caso, prefirieron no llegar a acuerdos comerciales, ya que son relaciones entre las empresas. Añadió que hasta donde tienen conocimiento, la aerolínea Conviasa deja de prestar servicios por falta de servicios *handling* en Chile, y que la JAC no tiene atribuciones para obligarlos a hacer un vuelo. Sin embargo, el pasajero tiene derechos que se encuentran establecidos en el Código Aeronáutico, los que puede exigir en caso de cancelaciones de vuelos o reprogramaciones, pero no hay una autoridad que pueda obligar a una línea aérea a realizar un vuelo y tampoco a las compañías proveedoras de servicios de *handling*, que son más de una, a prestar servicios a otra compañía.

Indicó que en Chile se transportaron, por ejemplo, en 2019, más de 26 millones de pasajeros, cantidad que se está recuperando respecto de la pandemia, y nunca se había tenido conocimiento de una situación de este tipo planteada por ninguno de los operadores, pero hay que entender que estas negociaciones tampoco quieren decir que se hayan negado; tal vez no se llegó a

un acuerdo respecto de las condiciones del pago o del crédito, es algo que se desconoce. Afirmó que, en el caso de las compañías venezolanas, se ha tenido conocimiento, en algún momento, de que en general tienen problemas para abrir líneas de crédito con estos proveedores de servicios y, en ese sentido, se les exigen ciertas condiciones de pago, como que sea al contado, entre otras, mientras otras líneas aéreas pueden acceder a otras condiciones.

Consultado sobre la manera de viajar entre Venezuela y Chile en la actualidad, señaló no tener conocimiento de una conexión directa entre Venezuela y Chile. Conviasa tenía estos vuelos no regulares que dejaron de operar, realizándose el último de ellos el día 22 de junio. Recordó que en su oportunidad el gobierno chileno designó a Latam Airlines, dentro del marco del convenio bilateral, pero no está operando, y Venezuela designó a la aerolínea Estelar, antes de la firma del acuerdo MoU y, durante la firma del MoU, también designó a Conviasa como operador de vuelos regulares, pero, para eso, primero Conviasa debe certificarse como operador regular ante la DGAC, y todavía no ha realizado ese trámite. Por lo tanto, los dos operadores que podrían realizar vuelos directos entre Chile y Venezuela son Latam Airlines y Estelar, pero no están operando vuelos regulares. En todo caso, ello no significa que los pasajeros que quieran viajar desde Chile hacia Venezuela no puedan hacerlo, por ejemplo, a través de la COPA Airlines, en Panamá, o mediante otras aerolíneas que salgan del país y hagan conexión en otros lugares.

Recordó también que todos los últimos vuelos de los que se tuvo conocimiento de la aerolínea Conviasa fueron directos.

3.- Directora Nacional del Servicio Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb, [PPT](#) quien asistió acompañada del Subdirector Jurídico (S), señor Jorge Acevedo y del Director Regional de Aduana Metropolitana, señor Rodrigo Díaz.

Manifestó que el control y fiscalización de Aduanas en materia de tráfico aéreo internacional tiene que ver con las mercancías que son transportadas a través de vía aérea, por personas, en la medida que transportan mercancías que le acompañan, por ejemplo, su equipaje, ya sea de mano o el que va en las bodegas de los aviones.

Esta facultad tiene como principal relación revisar que se cumpla con la normativa internacional, específicamente, que no se produzcan tráficos ilícitos, que no ingresan al país mercancías que están prohibidas o que cumplan con la norma aquellas que están sujetas a ciertas restricciones y, por otro lado, que se paguen los derechos e impuestos correspondientes.

La recepción de vuelos internacionales en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez parte primero con una autorización por parte de la DGAC, de aquellos que están habilitados. Después de eso, Aduanas recibe la información de los vuelos que están autorizados a operar en el aeropuerto y su itinerario.

Por lo tanto, Aduanas realiza una fiscalización de ellos, ya sea en la cabina, en las bodegas, y del equipaje que traen los pasajeros y de las mercancías que pudieran venir en la bodega; una vez que están autorizados para que puedan operar en el país. Eso significa que Aduanas, en el caso de este vuelo, además de la fiscalización a los pasajeros y su mercancía, visita también el vuelo para su fiscalización en cuanto a la mercancía y las bodegas que le correspondían en la operación. Recordó que en el aeropuerto internacional de Santiago se hace la fiscalización en la losa de la carga y las bodegas de los aviones; por lo tanto, Aduanas, además de otros organismos que tienen sus propias facultades para la fiscalización de otras materias, asiste a la losa para hacer la fiscalización correspondiente.

Afirmó que entre los años 2021 y 2022 ingresaron al país 19 vuelos de esta aerolínea. La autorización de los vuelos es realizada por la DGAC, con participación de la JAC, que otorga las autorizaciones internacionales de vuelo. Aduanas recibe la información diariamente de la llegada y salida de estos tipos de vuelos mediante correo electrónico, enviado por el concesionario del aeropuerto sin perjuicio de recibir la información oficial de la DGAC. Todos los vuelos fueron, principalmente, de pasajeros y sus equipajes no consideraron la autorización para el transporte de carga internacional y ni consideraron carga en sus bodegas; por lo tanto, solo fueron de pasajeros y equipaje. El vuelo 3790, en particular, de 22 de junio de 2022, llegó con 89 pasajeros que portaban 99 maletas, según la declaración de vuelo.

Primero, cada vuelo cuenta con una autorización entregada por la DGAC, respecto de la cual se presenta una declaración general. Al llegar esta autorización, Aduanas asiste, sobre todo, en los vuelos no regulares, como en este caso, a su fiscalización e inspecciona la aeronave, tanto en su bodega como cabina. Por supuesto, esto va acompañado de un manifiesto internacional de la carga, cuando hay carga, o del equipaje que se lleva en bodega principalmente, así como también una declaración de los pasajeros que fiscalizan. En la cabina del avión se revisan físicamente asientos, compartimientos de equipaje de mano que van en cabina, baños, cocinas y cabina del pilotaje.

En bodega se revisa específicamente la zona donde va normalmente la carga, pero también la carga de equipaje, los contenedores o los bultos que pudieran estar ahí, los que deben coincidir con lo que está declarado por el vuelo. Esa es la declaración general que hace la nave y que está autorizada.

La revisión termina con la emisión de un documento, correspondiente a un acta de revisión de aeronave, emitida, en este caso, para este vuelo en particular. La emite y la firma el funcionario de Aduanas que, además, hace la inspección física de la nave.

No se chequean las identidades de la tripulación en particular, porque estas son verificadas por el Servicio Nacional de Migraciones, específicamente por el área de extranjería de la Policía de Investigaciones de Chile. Se verifica el equipaje que lleva la tripulación y lo que llevan en cabinas. Asimismo, chequean si la tripulación va a bajar a tierra o no para verificar su equipaje o escanearlo. En este caso, la tripulación no bajó a zona tierra, o sea, no hicieron legalmente ingreso al país. Por ende, permanecieron en la aeronave y, por lo tanto, no les corresponde la verificación de identidad.

En cuanto a la tripulación, señaló que eran 17 tripulantes, y que sus identidades se toman de la lista de pasajeros. Reiteró que nos les corresponde la verificación de las identidades, pero sí cuentan con la declaración que se hizo de la nave, de quienes asistían en el vuelo: 89 pasajeros y 17 tripulantes.

En cuanto a la basura y desperdicios en general de las aeronaves, comentó que existe un procedimiento que es de declaración y fiscalización. Se verifica, en cualquier tipo de aeronave y de operaciones, lo que se saca como basura o desperdicio, lo que tiene una fiscalización efectiva, así como todo lo que pueda bajarse de las naves, que pueda ir a reparaciones o como operatoria normal, sea equipamiento u otro. Ya sea que se suba alimentación o se bajen los desperdicios y basura, estos son fiscalizados por el servicio.

Todo lo que sale de una aeronave en general es controlado y fiscalizado en Aduanas, de acuerdo a su riesgo. Todo está declarado y tiene un paso a través de los puntos de control aduanero. Todas las puertas del aeropuerto en su precinto tienen fiscalización y control aduanero.

Agregó que existen controles en todos los accesos y salidas del aeropuerto respecto de las cosas que puedan subir o bajar los trabajadores del mismo. Existen declaraciones y se hacen fiscalizaciones sobre la base de control de riesgo de los bolsos personales o vehículos de quienes trabajan en el aeropuerto. Además, se tiene un control, desde el punto de vista de Aduanas, sobre todos aquellos que trabajan en bodegas, en almacenes donde hay cargas sujetas a la fiscalización y jurisdicción aduanera. También, todas las puertas cuentan con un control de seguridad de acuerdo a lo dispuesto por seguridad del aeropuerto, que está a cargo de la DGAC, realizándose el control y seguridad de la mercancía que está bajo su fiscalización.

Sobre la basura, explicó que Aduanas tiene un control de la zona primaria en general, y lo que se hace es un tratamiento en el aeropuerto de Santiago. Hay procedimientos aprobados por el servicio que están dentro de esa zona establecidos, además para el tratamiento de basura y residuos que pudieran ser peligrosos para la salud y que están dispuestos por la coordinación de la DGAC. Adicionalmente, hay algunos que van a vertederos, que están controlados por la Dirección Regional Metropolitana.

En cuanto a las mercancías y equipaje acompañado por pasajeros, Aduanas hace el conteo y la fiscalización de acuerdo a la declaración general de la aeronave. Además, se verificó en terreno que se trataba de 89 pasajeros y 99 maletas que estaban en contenedores. Había tres contenedores con maletas y otros vacíos. Esto va acorde, además, a la declaración general de la nave; ya que Aduanas verifica que concuerden los dos aspectos.

El SAG, hace una fiscalización de la nave en materia de control fitosanitario, para asegurar la fumigación de la nave, y el equipaje que se baja, aquellos que lleven una declaración de algún componente orgánico u otro que se requiera. Por parte de la DGAC, esta tiene la declaración general de la aeronave y también recopilan su información. La PDI, específicamente, en lo que tiene que ver con migraciones y pasajeros.

Aclaró que la declaración consigna 99 maletas en total, cuyo equipaje, denominado facturado, va en bodegas. El equipaje de mano está solamente sometido a un control de pesaje y al control de las normas de aeronáutica civil, específicamente por seguridad aérea. Respecto del equipaje de mano, se baja y se fiscaliza a través de los escáneres y también lo que viene facturado. Pero las 99 maletas corresponden al equipaje facturado que venía en bodega.

Sobre la cantidad de equipaje de mano, explicó que en el procedimiento habitual se fiscaliza completo. No lleva una declaración en general de equipaje, pero cada pasajero tiene, de acuerdo con las normas de aeronáutica, una cantidad de equipaje con un peso límite, lo cual está en las normas de Aeronáutica, y se fiscaliza y se escanea, después de la bajada del avión de cada pasajero. Agregó que se escanearon todos los equipajes de mano y también los equipajes facturados que venían en bodega.

Añadió que Aduanas tiene lo que se denomina un perfilamiento de riesgo, de acuerdo con el tipo de vuelos o itinerarios. En este caso, al no ser de itinerario permanente está sometido a otro nivel de revisión por riesgo. Se cumplen protocolos distintos en los casos de riesgos de los vuelos de itinerarios, que son de más bajo riesgo y sobre todo de aquellos, dependiendo de donde provengan, porque los riesgos a los que están sometidos en cada vuelo son distintos.

Adicionalmente, hoy existe una declaración voluntaria que cuenta con canales verdes y canales rojos, donde las personas pueden declarar voluntariamente si traen algo que esté sometido a algún tipo de control. Ese control puede ser tributario, que corresponde a la jurisdicción de Aduanas; de control de alguna norma en particular que quieran declarar ante Aduanas; también está la declaración de moneda cuando portan en el equipaje dinero sobre 10.000 dólares, y en el caso de lo fitosanitario, que quizá se tiene más en mente de que haya un perfilamiento. Existe un perfilamiento por tecnología no invasiva y tanto el SAG como Aduanas tienen una selección por canes detectores, -que es distinto al de origen orgánico, que es propio del primero- lo que tiene que ver con su materia son canes detectores de drogas, de dinero, de armamento, de explosivos y otras materias, como cigarrillos, y otras que son propias del contrabando.

Complementó señalando que cada servicio tiene facultades asociadas a la operación y, por lo tanto, hace su propia verificación de riesgo. Principalmente, este caso tenía que ver con un vuelo de riesgo para Aduanas; porque es una aerolínea de vuelos no regulares, por lo tanto, no de itinerario y por supuesto ello tiene que ver con el origen de las operaciones de acuerdo con los niveles de riesgo, específicamente cuando hay riesgos certeros de tener algún tipo de tráfico ilícito que se pueda dar por itinerario, correspondiente a la aeronave, por ejemplo, en este caso, drogas u otros aspectos que pudieran ser relevantes de la posibilidad de tráfico ilícito.

En cuanto a la comunicación con otros servicios, Aduanas desarrolla la fiscalización desde el punto de vista de sus facultades; por lo tanto, son los riesgos aduaneros los que se miden, específicamente tráfico de ilícitos, mercancías prohibidas y respecto del pago o de la posibilidad de que se esté vulnerando, algún tipo de contrabando específicamente para evadir el pago de tributos o impuestos de cualquier tipo. En este caso, solamente se coordina cuando tiene impacto en algún otro tipo de mercancía, por ejemplo, cuando se detecta droga. Dicho hallazgo, se notifica al fiscal y este indica con qué policía se debe trabajar.

Los contrabandos es materia aduanera y se hace una incautación, se levanta una cadena de custodia y todos los procedimientos que corresponden a Aduanas. Recalcó que Aduanas ejerce sus facultades en el ingreso legal al país; por lo tanto, no tiene un mayor impacto en operaciones de la aeronave, salvo que se encuentre algún ilícito relacionado con la cabina o con la nave, evento en el que se comunica esta situación al órgano correspondiente, que es la DGAC, de la incautación o retención, por ejemplo, del medio de transporte, en este caso podría ser el avión, por algún ilícito u otro que sea necesario iniciar acciones de alguna investigación o de algún otro procedimiento en materia aduanera de desarrollar.

Explicó que, al tratarse de un vuelo de riesgo alto, ello implica que sus funcionarios van y revisan todos los aspectos de la nave físicamente. Es una facultad que se desarrolla en cuanto al riesgo. No todos los vuelos son inspeccionados físicamente, por lo tanto, se determina a inspectores y fiscalizadores que asisten a la nave, se suben a la cabina y revisan hasta las bodegas del avión. Agregó que se destina una mayor cantidad de personas. Por lo menos dos que revisan cabinas y demás aspectos, y otras dos en bodega, específicamente para la fiscalización, ya que lo normal es hacer la recepción de una nave en forma documental o física, solo con lo exterior. Efectivamente, se destina personal especial, que sube a la nave e ingresa a las bodegas. Eso es adicional respecto del riesgo en general. Además, existe comunicación con los demás equipos que suben. Por ejemplo, en este caso, se coordina con la DGAC, porque se indica que se va a revisar cabina y bodega antes de darle la autorización de desembarcar y desembarcar equipaje, se coordina la inspección, porque también hacen inspección de cabina el SAG y otros organismos que pudieran determinarlo, por ejemplo, durante la pandemia, hubo fiscalización del personal de salud. Aeronáutica sí está enterada cada vez que se determina un vuelo de alto riesgo, porque se hace esta fiscalización.

Consultada si todos los vuelos de Conviaisa fueron determinados como de alto riesgo, respondió que sí se fiscalizaron físicamente y la mayoría de los vuelos, no todos, se determinaron de alto riesgo. En cuanto al equipaje de los viajeros, eran maletas normales y en su mayoría contenían ropa o artículos asociados a un viaje de este tipo. En términos de la cantidad, es bastante regular por el número de pasajeros, es decir, una maleta por viajero o un poco más cuando van con menores. Por lo tanto, la cantidad de maletas, su peso y el tipo de artículos que llevaban, siendo escaneados todos ellos, es usual al tipo de vuelo. Son vuelos en los cuales no hay carga asociada, por lo tanto, siempre se establece que el equipaje es asociado al tipo de viaje, específicamente ropa y artículos electrónicos personales, principalmente un computador personal y equipos de comunicación, y el equipaje regular del pasajero que está normado como parte del viaje, como ropa, artículos personales, artículos de trabajo, computador personal, reproductor de sonido, etc.

Agregó que de acuerdo al tipo de equipaje que llevaban los pasajeros no podría determinar si eran turistas o personas que residían en Chile y volvían de vacaciones. Lo que puede afirmar es que, de los artículos y las maletas escaneadas, la mayoría era ropa. Si había otros artículos, estos decían relación con implementos personales, como un computador. No se puede afirmar a partir de ello si se relaciona con temporada estival o con residencia permanente.

Recordó que hay vuelos regulares, de itinerario, que están programados permanentemente, por ejemplo, los que llegan siempre a las 8 de la

mañana los lunes, miércoles y viernes; esos son vuelos de itinerario, porque están en la programación de los vuelos internacionales autorizados por la DGAC y por la JAC, que conceden las autorizaciones internacionales de vuelo. Además, hay vuelos no regulares, como este, que no son de itinerario. Es decir, se autorizan cada vez que el evento se produce, como un vuelo chárter u otros, que no son regulares, y deben pedir autorización a la DGAC cada vez que se va a producir una operación. En este caso, era un vuelo no regular y, adicionalmente como vuelo no regular, fue calificado como un vuelo de riesgo, por lo que tiene una fiscalización especial. Ello debido a ciertos parámetros de la operación. En este caso, porque era un vuelo no regular, y para Aduanas eso constituye de por sí una situación de riesgo, porque es una aerolínea que tampoco tiene vuelos regulares, porque podría ser un vuelo no regular, pero de una aerolínea que tiene un comportamiento conocido. En este caso no era una aerolínea regular y, adicionalmente, porque tenía un itinerario que para Aduanas es del más alto riesgo para la determinación de los niveles de fiscalización, como, por ejemplo, su origen, su itinerario, su trayectoria, quién la opera, etc. De acuerdo a esos parámetros se determinó que este vuelo era de un mayor riesgo para la fiscalización aduanera. Añadió que la información era que se trataba de un vuelo Caracas-Santiago-Caracas, esto es, de países centroamericanos, donde están sometidos a controles específicos por tener mayor riesgo de tráfico de drogas o de algún otro tipo de contrabando. Eso alimenta la matriz de riesgo, lo que para Aduanas significa determinar el nivel de fiscalización que se desarrollará en un vuelo determinado.

Explicó que las 17 personas que pertenecían a la tripulación no hicieron ingreso legal al país, por lo que, más que mantenerse en la manga, no pueden sobrepasar la zona que implica el paso por Migración. Es decir, las personas que hagan escala o trasbordo de un vuelo a otro pueden circular hasta antes de dicho control y como los tripulantes no hicieron ingreso legal al país, no se les realizó control aduanero. Por lo tanto, permanecieron hasta el sector de la sala. Consultada por la cantidad de personas en la tripulación, señaló que 17 es una dotación relativamente normal para 89 personas, considerando que están incluidos los pilotos y quienes atienden a los pasajeros, los sobrecargos.

Consultada por las personas que trabajan en Aduanas, fundamentalmente en la losa, y específicamente sobre su sistema de contratación, manifestó que, en cuanto a la planta, a la dotación de las funcionarias y funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas les rige la Ley Orgánica de Aduanas y la Ley de Presupuestos para aquellos casos a contrata. Hoy se funciona con contrataciones directamente a través de la página de Empleos Públicos, con concursos públicos y abiertos, salvo en temporada alta, en cuyo caso se hace, normalmente, con un concurso de oposición de antecedentes. No hay funcionarios a honorarios, sino solo de planta y a contrata. Añadió que los

antecedentes de las personas se chequean con los requisitos legales, vale decir, con todo lo que por norma se solicita para ser contratado por los servicios públicos, y también con los registros vigentes. En aquellos casos en que se requieren requisitos específicos, por ejemplo, titulación y otros, la documentación se requiere en original, certificada además por la Contraloría y se remiten todos los contratos para el proceso de toma de razón de las resoluciones, verificando todos los antecedentes. Ya que deben cumplir con los requisitos que exige la ley, ellos no deben haber estado sometidos a condena alguna. Agregó también que no hay funcionarios extranjeros, ya que para ser funcionaria o funcionario público se debe ser chileno.

Manifestó que Aduanas tiene la obligación de avanzar en materias de seguridad, de orden público y de crimen organizado, y en aquellas que dicen relación con los delitos e ilícitos que se puedan cometer en materia aduanera para dar seguridad a la cadena logística. Eso implica que se está trabajando fuertemente en avanzar en la actualización de tecnología no invasiva, tanto para las cargas portuarias como para los pasos fronterizos, para llevar la tecnología al nivel que existe en los aeropuertos, donde, además, la norma aeronáutica es muy exigente. En ese sentido indicó que Aduanas está al debe, pero, también se están actualizando tecnologías, lo cual los debería poner al nivel de lo que se requiere hoy en materia de seguridad, y para eso se está trabajando fuertemente con la Subsecretaría del Interior en materias de orden y seguridad y contrabando de ilícitos, específicamente drogas, armas y otros. Además, se está actualizando a los funcionarios, porque los ilícitos cambian todos los días. Por tanto, en materia de formación de funcionarios se requiere estar al día permanentemente. Por eso, en un lapso de cuatro años, esperan contar con al menos 36 equipos nuevos de tecnología no invasiva en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos. Eso significaría que el próximo año avanzarían en al menos cinco equipamientos nuevos -años 2020 a 2023- y, al término de los cuatro años, contar con 36 equipos nuevos.

Consultada sobre las capacidades de Aduanas, indicó que se está trabajando en varias líneas. Respecto de las dotaciones, para contar con el personal competente y, además, con la cantidad necesaria, efectivamente se necesita hacer crecer la dotación en ambas áreas. Por ello se está desarrollando un programa fuerte de fortalecimiento de la dotación en cuanto a sus capacidades, porque se deben adquirir en la formación de los funcionarios las competencias necesarias.

Recordó que se había comprometido a desarrollar un estudio de dotaciones que muestre la real necesidad que existe, y se estaría solicitando una expansión de la dotación, que se presentaría a contar de abril o mayo próximo, en el exploratorio que tiene que ver con el año 2024, para contar con la dotación necesaria. En el intertanto, sea en lo que respecta a viajeros internacionales, ya

sea en el aeropuerto de Santiago, en Libertadores, y en el norte, en Chacalluta y Antofagasta, que tienen una fuerte demanda de operación, pero también, en muchos casos, de acuerdo con las temporadas, se está centralizadamente haciendo un programa de fortalecimiento de las regiones. En ese sentido, se están concursando alrededor de 150 cargos, que se van a distribuir a nivel nacional para cubrir problemas específicos de dotación en lo inmediato. Si bien todavía es poco, se está trabajando en determinar cuánto es lo que se necesita a nivel nacional, para hacer una solicitud seria de la formación y del perfil de funcionarios que se necesita a futuro.

Se está trabajando en un programa centralizado de colaboración con las direcciones regionales que más lo requieren, en cubrir turnos especiales y operación. Libertadores por ejemplo tiene un complejo, que es de alto nivel para la región y para el país, que se espera replicar en futuros complejos a nivel nacional, pero que requiere una dotación grande de funcionarios y de una mayor tecnología no invasiva. Por lo tanto, en la medida en que exista, por ejemplo, mejor control a través de rayos X u otra tecnología, se va a requerir dotación más específica, más especializada, pero menor en cantidad. En consecuencia, una de las prioridades es dotar a Libertadores, el próximo año, de un nuevo equipamiento de rayos X. Este año ya se está operando, con integración con el país vecino, con un sistema simplificado de información previa que se transmite por internet. En este caso, los funcionarios están controlando con *tablet* y con acceso en línea a internet, lo que funcionó bastante bien en el último fin de semana largo, pues se logró rebajar a la mitad el horario de atención en la parte chilena.

Por otra parte, manifestó que, respecto del ingreso de las aeronaves, efectivamente, la coordinación parte desde la autorización de la nave, por lo tanto, cuenta con una declaración general de que la nave está autorizada para operar en el país. Para poder dar la libertad de que puedan bajar los pasajeros, abrir las bodegas y bajar equipaje, la DGAC debe consultar a todos los organismos que tienen relación con la nave y, en materia aduanera, a Aduanas. Por lo tanto, dicho permiso se da cuando Aduanas, desde el punto de vista aduanero, da la autorización. Adicionalmente, está el SAG, Salud y, específicamente, otros servicios, como Migraciones.

En cuanto a lo que sale del país, no hay control tributario, salvo que, efectivamente, las mercancías vayan a volver. Por lo tanto, respecto de chilenos, hay una caseta de Aduanas en donde pueden declarar, porque la fiscalización se hace en el ingreso al país.

La seguridad aérea, corresponde a la DGAC, ellos escanean todas las maletas que van a subir al avión, así como todo tipo de otros bultos o mercancías como, por ejemplo, la comida, con un escáner propio de la DGAC, de tecnología

similar al de Aduanas, pero con la diferencia que para salida incluye, además, una programación de detección automática de explosivos.

Respecto de la coordinación, efectivamente se dan dos situaciones. Hay un *checklist* que se debe verificar y que la DGAC espera para liberar el vuelo y permitir que este tenga lo que en el aeropuerto se llama libre plática, es decir, que pueda hacer todas las operaciones que requiere. Específicamente, la DGAC espera la información formal y oficial de cada uno de los servicios involucrados, para luego autorizar la operación del vuelo, que se abran las puertas y que bajen las personas. Por lo tanto, eso requiere una comunicación formal y un *checklist* que debe desarrollar cada uno de los servicios. En efecto, hay un cumplimiento de etapas, pero también hay una conversación respecto de las condiciones.

La coordinación general anticipada es respecto de los vuelos y la cantidad de pasajeros. En ese sentido, se hace una proyección anticipada basada en las reservas del vuelo y otros detalles, pero lo demás es solo estadística. La cantidad de maletas, equipaje y carga viene en la declaración general de la nave, que luego se verifica al momento del arribo.

Consultada si existen procesos de coordinación y de consolidación de la información de los servicios, explicó que respecto del *checklist* y la consolidación, hay distintas fases, pero, principalmente, la estadística final recoge toda esta información, es decir, la manifestación de las naves, la carga que ingresó, la cantidad de maletas y pasajeros, etc. Todos esos datos son acumulados, a modo de estadística, por la JAC que, a su turno, emite un boletín de transporte aéreo con la información agregada.

Consultada sobre el particular, afirmó que no existe un protocolo consolidado que permita registrar que todo estaba correcto en un vuelo o que algo les llamó la atención, aun cuando el avión ya se haya ido.

En cuanto a los controles a nivel OCDE, en general, el aeropuerto de Santiago está calificado como un aeropuerto de alta seguridad. Esto se determina a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es la encargada de verificar la seguridad aeroportuaria.

Respecto de los niveles de revisión, desde el punto de vista aduanero, los niveles de fiscalización y las determinaciones de riesgo cuentan efectivamente con un nivel y estándar internacional. Incluso, en materias de fiscalización por riesgo específico, existe un nivel más alto que el estándar internacional, en lo que se refiere a la verificación de equipaje de mano y de maletas.

4.- Director Regional de Aduana Metropolitana, señor Rodrigo Díaz Alegría.

Se refirió a las empresas que proporcionan servicios logísticos a la aeronave. En este caso la empresa Agunsa presta servicio de los carros que mueven las maletas; contrata el combustible si necesita, y realiza una serie de otros aspectos logísticos como el retiro de basura, entre otros. Es todo el apoyo logístico que requiere el avión para ingresar y, después, para volver a volar. Una vez que se revisa el avión, se hace el desembarco de todo el equipaje y es trasladado al terminal de pasajeros. Luego, el equipaje es cargado en el sistema BHS, que es un sistema de movimiento automático de maletas. Agregó que los cuatro funcionarios que revisan el avión, cabina y bodega, se demoran entre veinte y treinta minutos, aunque en este caso según el documento fueron veinte.

Señaló que, según recuerda, el avión venía con diez contenedores en total: tres con carga y siete vacíos, y los siete vacíos los dirigieron al sector donde llegan las maletas de los pasajeros que se están embarcando en el vuelo de regreso. Consultado por el informe de la DGAC que señala que son ocho los contenedores en la entrada, indicó que podría ser de esa manera, pero que había claridad en que tres contenedores venían con maletas y el resto vacío. Dichos contenedores son los que normalmente circulan con el avión, ya que son de la aerolínea, vienen en el avión y operan con esa cantidad de contenedores en la aeronave. Añadió que deberían haber cargado los mismos ocho contenedores en el vuelo de salida.

Sobre el tiempo que demoraron los funcionarios en revisar la cabina y la bodega, manifestó que en su experiencia es un tiempo normal, ya que los funcionarios van muy rápido por la aeronave, están todos los habitáculos del equipaje de mano abiertos y verifican que estén todos vacíos; lo mismo en la cocina, que no haya cosas raras, y lo mismo en la cabina. Miran debajo de los asientos. Ese es el proceso y es bastante rápido.

Explicó que las imágenes son vistas por los funcionarios a distancia, y en este caso, en particular, se inspeccionó el ciento por ciento del equipaje facturado, y en la sala de imágenes, que está a distancia, hay funcionarios de Aduanas y funcionarios del SAG revisando las maletas, cada uno con riesgos distintos: Aduanas con riesgo de carácter aduanero y el SAG con riesgo fitosanitario y zoonosanitario. De los 99 equipajes, Aduanas seleccionó cinco maletas para que pasaran a revisión. Una vez que es seleccionado el equipaje, es desviado hacia un sector donde se les instalan los sellos de Aduanas para identificarlos en la salida, ello porque el funcionario que está mirando la imagen tiene alguna sospecha de que puede venir mercancía sujeta a pago de impuesto o eventualmente algún ilícito. Luego los equipajes son enviados a un altillo, donde

se les instala un sello, que es para identificarlos como marcados, y después son trasladados hacia el sector donde los pasajeros retiran las maletas.

Agregó que los escáneres están recién adquiridos por el nuevo aeropuerto y, a diferencia de los que tenía el terminal antiguo, son de doble vista, ya que toma dos fotos a la maleta: una en posición vertical y otra en posición horizontal, siendo de la más avanzada tecnología. Luego del escaneo de las maletas y en forma paralela, los pasajeros hacen el trámite de migración; después se les revisa el equipaje de mano, tanto con máquinas de rayos X como con la Brigada Canina del SAG. En este caso, el SAG opera la Brigada Canina en determinados horarios, principalmente en horario punta. En este vuelo, por ser un vuelo no regular, tanto la DGAC como el concesionario asignan la llegada en horarios fuera de la hora punta, y en ese horario el SAG no estaba trabajando con su Brigada Canina; por lo tanto, el equipaje de mano pasó ciento por ciento por el escáner.

Indicó que Aduanas no informa a la DGAC la cantidad de maletas que salen en los vuelos, ya que no se preocupa del control de las maletas que van saliendo del aeropuerto, sino de las que van ingresando al aeropuerto en el contexto de la seguridad aeronáutica. Agregó que Aduanas no controla el equipaje en la salida, ya que es la DGAC la que escanea y fiscaliza los equipajes de salida.

Manifestó que no hubo pasajeros con hallazgos en este vuelo, y que es normal que en vuelos no se detecten ilícitos, ya que lo que normalmente se da, más que ilícitos, es mercancía sujeta a pago de impuestos.

En relación a la cantidad de tripulantes, señaló que, en este caso, en que el vuelo permanecía muy poco tiempo en el país, hay que considerar que la tripulación tiene que hacer el ida y vuelta. Entonces, por materias de índole legal, no puede operar la misma tripulación tanto en la ida como en la vuelta; son dos tripulaciones.

5.- Representantes de AGUNSA, señores César Marabolí [PPT](#), Raúl Mera y Fernando Carrandi.

El señor **César Marabolí** expuso sobre la atención de *ground handling* que debió cumplir en su momento la sociedad a las aeronaves de Conviasa.

A modo de introducción, explicó que trabajan principalmente con compañías internacionales para dar atenciones al pasajero, operaciones de vuelo y despacho remoto, que básicamente son las personas que se preocupan de la carga y descarga a nivel de estiba del avión; los servicios de carga y descarga de la aeronave en la plataforma; el tractado del avión, que es el movimiento del avión

de un lugar a otro cuando la operación lo requiere; el apoyo en operaciones militares, entre otros servicios que prestan. Se trata de servicios orientados a las operaciones de las compañías en el aeropuerto.

El alcance de esos servicios es para operaciones regulares de compañías que llegan en forma frecuente, diariamente, con itinerario conocido y operaciones de vuelos chárter.

En cuanto a la operación Conviasa, explicó en base a un esquema la relación de la mencionada aerolínea con los distintos proveedores de servicios que tuvieron interacción con estas operaciones.

La compañía Conviasa, a través de un operador local, que en este caso fue Cirrus o Aviasur - dos compañías con las que han hecho otro tipo de operaciones chárter-, contrata servicios con distintas compañías. Por un lado, está el combustible que entrega Esmax y, por otro, Agunsa, para los servicios de pasajeros y rampa. También estaba la empresa Skychef, encargada de todo el *catering*, y otra que veía los servicios de mantenimiento de la aeronave.

La interacción con todas esas compañías siempre se realizaba a través del representante local o del operador local, que a su vez hacía la interacción con Conviasa. La operación de parte Agunsa nunca fue directamente con Conviasa, sino que siempre fue a través de Cirrus o de Aviasur.

Por un lado, hacían la coordinación o el traspaso de información al concesionario de Nuevo Pudahuel, básicamente, en la asignación del puente de arribo y asignación de *counter* para atención de pasajeros, cinta y otro tipo de infraestructura para la operación; y, por otro, una empresa de seguridad aeroportuaria, que por requerimiento de la DGAC debía cubrir ciertas posiciones para evitar la interferencia y licitar a terceros.

En consecuencia, no tenían interacción con Conviasa en ninguna de las etapas en las que aquella coordinaba sus operaciones en Santiago, más allá de la operación propia del avión.

Acompañó un resumen de la operación de los vuelos VCV3790, en su llegada, y VCV3791, en su salida, el 22 de junio de 2022; que da cuenta de que el vuelo arribó a Santiago a las 14:45 horas; la cantidad de pasajeros al arribo era de 88 personas adultas más un infante; la cantidad de piezas en el arribo era de 97 maletas; no llegó carga ni tampoco salió carga; la cantidad de pasajeros que salió en ese vuelo fue de 126 adultos y 6 infantes; la cantidad de equipaje que salió en dicho vuelo fue de 167 equipajes, y la hora de salida fue 17:10 horas desde la posición en que se estaba atendiendo, y despegó a las 17:29 horas.

Consultado sobre si han tenido alguna conversación formal o a través de documentos con la empresa Conviasa por intermedio de Cirrus, aclaró que nunca tuvieron contrato con la aerolínea en cuestión. Básicamente la forma en la que operan con vuelos chárter es que reciben una solicitud de parte de algún cliente, quien les pregunta si tienen condición operativa para dar soporte a alguna operación y, en función de eso, la arman, pero siempre a través de este operador local. Las tarifas y las condiciones financieras operativas se van acordando de esa forma, y no a través de un contrato. En particular, no hay un contrato que haya regulado estos vuelos.

En cuanto a las 167 maletas de salida informadas por Agunsa versus el informe de la DGAC, del departamento de Planificación, que señala que se embarcaron 10 contenedores con equipaje facturado de aproximadamente 450 maletas y que, con posterioridad, en la intervención que hicieron en el seno de la Comisión se redujo en la especie a 99 equipajes que llegaron y 183 equipajes en la salida del avión, explicó que la empresa Conviasa nunca tuvo contenedores en Santiago. La operación era que ellos llegaban y Agunsa acomodaba el equipaje en equipamiento propio. Cuando arribaba el avión llegaba una parte de los contenedores con el equipaje de llegada, y otra cantidad de contenedores se destinaba para trasvasiar el equipaje de salida. Los diez contenedores que llegaron fueron los diez que salieron.

Respecto de la información de los volúmenes de equipajes, manifestó desconocer la fuente de información de la DGAC, pero la información antes entregada es la real, concreta y operativa. La de las 167 maletas es un dato operativo, porque dentro del servicio que prestan hacen la recepción del pasajero en el *counter*. Entonces, por un control de los pesos toman registro de cada una de las maletas que cada uno de los pasajeros les entrega, porque posteriormente esa información se le compartía a la compañía aérea Conviasa y ellos definían la ubicación de los contenedores para poder hacer el balance del avión y el volumen de combustible que, eventualmente, cargarían. Por eso, es una información que Agunsa recaba y que después compartieron a Cirrus y a la compañía aérea.

Sobre el número de contenedores que ocupó Conviasa para entrar y sacar las maletas, respondió que fueron cinco contenedores en la llegada y cinco en la salida, pero el ciento por ciento de los contenedores se fueron en el avión. Acá no quedó nada. Llegaron diez y se fueron diez. De los diez contenedores que llegaron, cinco llegaron con equipaje y cinco vacíos. Los cinco que llegaron con equipaje se descargaron, mientras se cargaron los cinco vacíos.

Respecto a la diferencia del número de contenedores informados por la DGAC, que se habían ido diez contenedores y llegado ocho, señaló que la

cantidad de contenedores que llegaron fueron la cantidad de contenedores que salieron. La compañía aérea no tenía contenedores propios y, evidentemente, no iban a utilizar contenedores de otras compañías para estos efectos.

En relación a la preocupación manifestada por los integrantes de la Comisión, en orden a que tres instituciones intervinientes en el proceso investigado – DGAC, Servicio Nacional de Aduanas y Agunsa – han entregado datos distintos respecto al número de pasajeros, maletas y contenedores, en circunstancias que debiesen tener números exactos, y sobre la necesidad de contar con un fiscalizador o sistema de coordinación de traspaso de la información, observó, en primer término, que, operativamente, la cantidad de equipaje para la DGAC no es un dato mandatorio que Agunsa le deba compartir.

De acuerdo a las convenciones internacionales IATA, básicamente la información de la cantidad de equipaje que sale y los pesos de estos equipajes son relevantes para las compañías aéreas, sin perjuicio que para la DGAC y otros estamentos públicos la relevancia del dato dice relación con el control de seguridad asociado a los volúmenes de equipajes y cargas que llegan. Pero en relación a la función de Agunsa, compartir esta información con la DGAC o con algún estamento público, por lo menos en lo que tenga referencia con equipajes de salida, no es un dato mandatorio que deban informar a estamentos públicos vuelo a vuelo.

Por parte del Servicio Nacional de Aduanas cuentan con sus propios controles internos. Tienen puntos de control, que es la revisión por rayos X, donde eventualmente pueden detectar elementos que les llamen la atención y, en el caso de la carga, no hubo nunca carga de llegada ni de salida para estos vuelos; además, ellos hacían controles en las mismas operaciones. Se hacía presente personal de Aduanas para revisar que no hubiera elementos irregulares. Los controles apuntan a los contenidos más que a las cantidades en lo que se refiere a equipaje.

En términos de cómo se maneja lo relacionado con el *catering*, reconoció desconocer los detalles, aunque imagina que ahí existirán diversos controles que tendrán las distintas compañías de *catering*, asociados también y que van en líneas con los procedimientos de seguridad de cada compañía aérea.

En relación a los equipajes, las compañías reciben la cantidad de equipajes; la información relevante es tener los pesos controlados, para hacer el balance del avión en forma correcta y, eventualmente, la revisión o la interacción que tienen los estamentos públicos son a través de los distintos controles, para verificar contenidos que puedan llamarles la atención y que puedan atender en contra de la seguridad operacional.

El señor **Raúl Mera** reconoció que efectivamente no conversan entre sí los distintos estamentos, porque tienen funciones diferentes, y también porque no existe un órgano coordinador que haga de receptor, que realice un control cruzado.

Básicamente, en el caso de Agunsa, lo que presta es un servicio coadyuvante a la aeronavegación que permite, recibir a los pasajeros, en la atención de *counter*, verificar las identidades, ver la condición de pasajero, la reserva que tienen, recibir el equipaje, etiquetarlo y entregarlo a la cinta. Al término de toda esa operación, se hace un manifiesto de embarque, donde se entrega a la aerolínea la información acerca del hecho de que se embarcaron tanta cantidad de pasajeros y tantos bultos, con un propósito esencialmente técnico, de poder hacer lo que es el chequeo de peso, en función de la distribución de los pasajeros a bordo de la nave, como asimismo del equipaje.

En lo que dice relación con la función de la DGAC, es esencialmente de seguridad aeroportuaria; eso es, el equipaje que entra al sistema de cintas y que pasa a continuación a lo que se llama seguridad aeroportuaria, que es el *screening* que se hace al equipaje, a través de los equipos de rayos X, básicamente para verificar que no contengan algún tipo de material peligroso, explosivo u otras cosas, o incluso material que pudiera ser de algún valor patrimonial, por ejemplo, y que pudiese estar siendo sacado del país de una manera ilegal. Por lo tanto, el rol de ellos no es verificar la cantidad de pasajeros ni la cantidad de equipaje.

En paralelo, está también el rol del Servicio Nacional de Aduanas, que, más que el ingreso o el no ingreso, verifica que no estén ingresando al país mercaderías que estén prohibidas. Pero no conversan entre ellos.

En el caso de las compañías de *catering*, acceden a la plataforma del aeropuerto a través de sus vehículos, para proveer a las aeronaves del servicio de alimentación a bordo. Y eso, por lo tanto, lo deben hacer a través de puertas que están habilitadas por la DGAC, que es la que garantiza la seguridad para estos efectos.

Consultado sobre a quién entregan el manifiesto de embarque, respondió que se entrega a la aerolínea, pero debiese quedar un registro en el aeropuerto.

Ante la falta de evidencia que dicho documento llegue finalmente a manos de algún funcionario público, refutó que no debiese, porque básicamente es un protocolo que dice relación exclusivamente con lo que es el contrato de transporte propiamente tal. Es lo mismo que cuando sale un bus.

El señor **Fernando Carrandi**, Gerente Corporativo Inversiones y Aeropuertos de Agunsa, consultado directamente sobre si, a partir de los hechos que motivan esta investigación, la empresa le habría negado servicios a Conviasa respondió que, más que negarle, no le han vuelto a ofrecer los servicios de rampa ni de pasajeros a esta empresa y a sus representantes, porque siempre actúan a través de Cirrus y Aviasur. Agregó que, después de que se hizo pública la noticia del vuelo de esta otra empresa venezolana en Buenos Aires y todos los problemas que ello conllevó, como empresa tomaron la decisión de no seguir prestándole servicios, más que nada por un tema de cautela.

Explicó que Agunsa tiene financiamiento de organismos multilaterales y dentro de las cláusulas de esos financiamientos hay expresas indicaciones a no prestar servicios a países que están dentro de una lista que probablemente también es la misma lista que maneja el gobierno norteamericano. Son países, por ejemplo, como Corea del Norte o que también tienen sanciones con el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, como Irán, etc. Por lo tanto, como eventualmente esto podría traer problemas con los temas de financiamiento, tomaron la decisión de no seguir ofreciéndole los servicios a Conviasa.

6.- Gerente General de Nuevo Pudahuel, señor François - Regis Le Miere [PPT](#).

Se refirió al rol que la empresa cumple, cuál es su responsabilidad y en dónde operan dentro del aeropuerto.

Así, explicó que Nuevo Pudahuel es un consorcio conformado por las empresas del Groupe ADP (Aéroports de París), Vinci Concessions y Astaldi Concessioni, y fue creado para ejecutar a través del contrato de concesión del aeropuerto, el financiamiento, la construcción y la explotación de una infraestructura. Entonces, su rol es financiar, construir y explotar una infraestructura.

En el tema de financiar, se trata de levantar y ejecutar los recursos dedicados al proyecto, construir el terminal 2 y renovar el terminal 1.

Para efectos de la convocatoria, se concentró en la función de explotar la infraestructura. La función asignada a la concesionaria es la puesta a disposición de la misma. Los miden y les piden tenerla a disposición y asegurarse de que funcione. Entonces, se trata del funcionamiento de esta infraestructura, a través de sus servicios básicos de electricidad, agua, iluminación, internet, alimentación, limpieza, comercios, pantallas informativas, señalética, etc. Esto es lo que hoy los caracteriza a nivel de una operación aeroportuaria.

En relación con los términos de las bases de licitación, ilustró sobre las obligaciones de las partes, y en cuanto a la obligación de la sociedad concesionaria, en mantener las obras existentes, construir y habilitar el nuevo terminal, remodelar un terminal antiguo y administrar la obra, es decir, el edificio.

A continuación, respondiendo a diversas consultas, aclaró que la vigilancia del perímetro del aeropuerto, el ingreso por las rejas y la mantención de estas no es de responsabilidad de la empresa y que, a su entender, la seguridad del recinto, de las rejas, corresponde a la DGAC.

También, explicó que hay varias formas de operar y de concesionar aeropuertos. Entonces, esta forma es propia de Chile y cada país tiene su propia visión de lo que quiere o pretende concesionar. Acá se concesionó solo la parte infraestructura, en términos de financiar, construir y operar el edificio como tal.

7.- Subdirector de Inteligencia, Crimen Organizado y Seguridad Migratoria de la Policía de Investigaciones de Chile, Prefecto General Luis Silva Barrera.

Señaló, a efectos de explicar el rol que cumplen en este proceso, que la fiscalización o el control migratorio de personas que ingresan y egresan del territorio nacional por los pasos fronterizos, cualesquiera sean, terrestre, aéreo o marítimo, son realizados por la PDI a personas que voluntariamente se presentan en dicho control.

En el caso del aeropuerto, cuando las personas bajan del avión, se presentan en un puesto de control, pero, en el caso en análisis, se trata de personas que no fueron sometidas al control de la PDI, ya que se encontraban en tránsito. Quienes se encuentran en tránsito no se someten al sistema de control migratorio, porque no van a ingresar al país. Esto sucede todos los días, con cientos de personas que pasan por el territorio nacional, en cuanto aeropuerto, sin presentarse a ningún control migratorio.

8.- Jefe de la Prefectura de Policía Internacional del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Prefecto Christian Sáez Aguilera.

Procedió a dar antecedentes sobre el vuelo del día 22 de junio de 2022 de Conviasa, una aerolínea venezolana, mediante la cual ingresaron 89 personas, de manera bastante normal y regular.

Se trata de un vuelo chárter, refiriéndose a que no es un vuelo de aerolínea, sino que viene cada cierto tiempo, con los permisos solicitados ante la DGAC y la JAC y, como se ha explicado anteriormente, se le asigna un puente y una atención a la aeronave, y la misión de la PDI es controlar a los pasajeros que van a ingresar. En este caso y en ese momento se controló a 89 pasajeros.

El vuelo no generó problemas. Todos los pasajeros ingresaron sin problemas. Venían de Venezuela. El vuelo transportaba chilenos, turistas, residentes, todos con sus visas respectivas, sin generar inconvenientes.

9.- Gerenta General de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter, señora Loreto Escalona y Jefe de Operaciones de la empresa, señor Francisco Hafemann.

La señora **Loreto Escalona**, a modo de introducción, señaló que la empresa es muy nueva, pero quienes la lideran llevan más de treinta años en el rubro aéreo. Antes, trabajaron en Ladeco.

Explicó que, en esta parte de la operación aérea comercial, si el operador es extranjero, llega una vez que están todos los permisos aprobados. El operador extranjero pide una cotización a varias empresas, que pueden ser las que están en el aeropuerto o externas, para que tercericen sus servicios, porque ellos tienen permiso para volar y aterrizar, pero no para hacer directamente los trámites, no porque no tengan permiso, sino porque les significaría una operación tremendamente engorrosa, pues tendrían que enviar gente. Este es el servicio que presta Cirrus Logistic para ese o cualquier otro operador aéreo, dentro y fuera de Chile.

El señor **Francisco Hafemann**, acotó que se hace cargo de la parte operativa en el aeropuerto. Lleva más de treinta años haciendo funciones similares o relacionadas con el rubro. Se dedica a prestar servicios a empresas extranjeras que quieren operar en Chile, desde el punto de vista operativo.

Es quien tramita las autorizaciones de las empresas ante la DGAC, envía los documentos necesarios y coordina las operaciones en el aeropuerto el día que llega el avión.

En ese sentido, cada una de las operaciones de Conviasa se rigió bajo la misma norma, autorizada bajo un permiso, el que entiende se envió en su oportunidad.

Operaron sin inconvenientes, hasta cuando venció el plazo, indicó.

La señora **Escalona** ante diversas consultas explicó que la operación de un externo dentro de Chile parte con operaciones que se llaman de exploración. Es decir, si quieren venir a volar a Chile, tienen que tener un certificado de operador aéreo. Para eso, hay un tiempo en que se trabaja en ello. En el caso de Conviasa, estuvieron con 18 operaciones de exploración, que permiten, en cualquier otro punto, tener antes un certificado de operador aéreo local. Nunca dijeron si las iban a tomar todas o no, porque tenían una operación chárter; es decir, si el vuelo no se llenaba en 70 u 80 por ciento, no era rentable; por lo tanto, se cambiaba la fecha. Después, en algún minuto, cuando comenzaron a trabajar en el AOC (Air Operator's Certificate) que fue más o menos dos o tres meses antes, tampoco estaban totalmente decididos a sacar la certificación. Entiende que todo eso viene después de que se produce la Fidae, cuando firman un protocolo de nueva cantidad de vuelos y más operadores en la zona. De hecho, ni siquiera alcanzaron a recibir el resto de la documentación de Conviasa, porque todavía no la tenían, al momento que decidieron iniciarlo.

El señor **Hafemann** sobre cómo operan las empresas en Chile, señaló que la legislación que tiene la DGAC está publicada en la página *web* y es conocida por los interesados. En ese sentido, las operaciones comerciales extranjeras de líneas aéreas tienen dos modalidades: una no regular y otra regular. Si una empresa quiere venir a Chile más de 18 veces, tiene que certificarse. Eso significa entregar una amplia gama de documentos, para que el Estado chileno sepa quiénes son. La empresa Cirrus Logistic llega hasta ahí, hasta las operaciones no regulares.

Cuando comenzaron las conversaciones con la autoridad para iniciar un proceso de certificación no perseveraron. Por lo tanto, todos los vuelos que se hicieron de manera inicial con Conviasa, fue bajo la modalidad de vuelos no regulares; vuelos chárteres, como se conocen, y eso tiene un límite de 18 vuelos en un año calendario. Si alguien quiere volar 19 vuelos, tiene que certificarse y eso no lo completaron.

La señora **Escalona**, consultada sobre si en el mes de enero, tras el anuncio de Nicolás Maduro, Presidente de Venezuela -en orden a que se iban a retomar los vuelos comerciales de la aerolínea Conviasa- fueron contactados para requerir los servicios de la empresa, respondió que hasta la fecha, y después de que dejaron de venir, que fue entre junio y agosto del año pasado, no han vuelto a ser contactados. La empresa sí a ellos, para otorgar la información que les han pedido todos los estamentos, en términos de nóminas de tripulantes o algún tipo de material de vuelo; pero comercialmente, no.

Sobre los servicios específicos que la empresa Cirrus Logistic presta, expresó que se relaciona fundamentalmente con operaciones y pedir los permisos.

Otorgados los permisos por la JAC y la DGAC, contratan a terceros para *handling*, que en este caso fue Agunsa, y para combustible fue Enex. *Handling* es la operación de *counter*, de carga y descarga de equipaje, y de estacionamiento de la aeronave; todo lo que hay desde que el pasajero llega a entregar su maleta hasta que sale. Esa operación la hacían con Agunsa. Después tenían a Enex, que es una empresa que provee combustible. A ellos les compraron combustible. Después, para mantenimiento, tenían a la empresa Santiago Technik, en caso que el avión necesite algún recambio de última hora. El *catering* era por *Sky Service*. Todo se hace a través de Cirrus Logistic, quien actúa como intermediario de todos los servicios. También hubo servicio de hotel para los pasajeros.

Ahora, ese servicio, Conviaa no lo tuvo solamente con esta empresa, también con *Swissport* y con Aerocardal. Cirrus Logistic estuvo al final.

En cuanto a lo que el Subsecretario del Interior, señor Manuel Monsalve planteó en una comisión conjunta de las comisiones de Defensa y de Seguridad Ciudadana, en el sentido de que dado presiones de Estados Unidos, Conviaa no tendría los servicios en Chile para aterrizar y que por eso no habría aterrizado, y si tuvieron presión de algún agente de Estados Unidos para no otorgarle servicios a Conviaa, respondió que no.

En la misma línea, consultada sobre si alguno de los servicios que se prestaron, de combustible, de comidas o de *catering*, o *handling* habría recibido alguna presión de algún funcionario del Estado norteamericano para no atender a Conviaa, respondió que no en ese sentido, pero sí, comercialmente, enredaba a sus proveedores de servicios. Explicó que había que responderle al operador aéreo si podía volver a Chile o no. Entonces, no vieron ningún problema por parte de los estamentos porque le quedaban todavía vuelos por hacer. Frente a ello, consultaron a sus proveedores de servicios si efectivamente se los podían dar, y el primero en contestarles negativamente, por el lado comercial, fue el agente de combustibles. Les dijo que, en realidad, se cruzaba un poco con su normativa comercial interna y que no era posible. A los dos días, Agunsa contestó lo mismo, en términos de que tenía una nueva sociedad con una empresa extranjera, por lo que tampoco podía, y *Sky Service* indicó lo mismo. El único que se ha mantenido hasta hoy, sin ningún problema, es el privado Santiago Technik.

Sobre si Conviaa les dio alguna razón para suspender los vuelos, manifestó que no. La única justificación que les dieron, por *WhatsApp*, fue que no querían pasar por la misma situación acaecida en Argentina. Ante la pregunta de Cirrus Logistic de si "*ustedes van a seguir volando, porque, si no, tenemos que deshacer contrato con nuestros proveedores...*", ellos respondieron que están *statu quo*, dada la situación que ocurrió en Argentina. Esperaron el tiempo razonable, un par de meses y les preguntaron si iban a seguir volando, ante lo

cual respondieron que no. Y la empresa les dijo “Okey, *perfecto*.”. Como ya señaló, también preguntaron a los estamentos si podían dar servicio, quienes al cabo de esos dos meses respondieron que no podían por razón comercial. Finalmente, comunicaron a Conviasa “*Bueno, finalmente, ustedes no van a concluir con su cantidad de vuelos, y por este otro lado tenemos un tema, que no tenemos cómo proveerles de combustible.*”.

Se comprometió a remitir un informe detallado con esas conversaciones a la Comisión.

Sobre el servicio de hotel que habrían ofrecido a los pasajeros, explicó que la última operación se vio complicada, además, por un mantenimiento del avión, que quedó con mantenimiento en Caracas, entonces quedaron en el aeropuerto con cerca de 200 pasajeros, los que ya no podían volver a sus lugares donde estaban. Por lo tanto, lo que hicieron, como se hace regularmente con cualquier compañía aérea cuando entra en mantenimiento o hay algún problema que no permite salir el vuelo, fue llevarlos a un hotel.

Consultada sobre si prestan servicios dentro y fuera de Chile, aclaró que son una empresa intermediaria logística que no atiende fuera del país sino a quien venga desde el extranjero y que, por conocimiento de su trabajo, se acerque. Han prestado servicios durante la Copa Libertadores, la Copa Sudamericana y campeonatos mundiales de futbol, así como a empresas navieras de pasajeros que visitan Chile. Son el intermediario entre todos los otros estamentos y el aeropuerto, porque si viene alguien desde afuera tiene que empezar de uno en uno a hacer todos los trámites. Es mejor que se contrate a uno, con un porcentaje de comisión, para lo cual, financian y cobran directamente.

En el caso puntual de Conviasa, para ellos fue más difícil, porque nadie les recibiría dinero al contado, que era la única forma en la que ellos pagarían. Entonces, a través de la empresa socia en Panamá, Cirrus Panamá, que se dedica a la operación naviera, recibieron el pago de Conviasa, que sí podía pagar en Panamá, les enviaron los fondos a Chile y con eso pagaron a los proveedores. Sin embargo, esa operación la podrían hacer con cualquier otro operador de afuera de Chile. Conviasa no tiene representante en Chile, por lo que no tienen cuenta corriente ni ningún otro instrumento financiero similar, por eso contrataban a un tercero. Reiteró que ese tercero fueron ellos al final, pero antes estuvo Swissport y Aerocardal. O sea, Conviasa llegó en un momento cuando estos dos primeros no tuvieron ya posibilidad o cabida en el vuelo comercial. Conviasa parte en octubre volando a Chile y Cirrus Logistic les presta servicios desde fines de diciembre del 2021 hasta junio del 2022.

En términos generales observó que, desde un principio, han visto muchas preguntas mal formuladas como, por ejemplo, sobre el tipo de equipajes. Es imposible que llegaran con esa cantidad de equipaje, porque, por más que el avión fuera grande, la estiba del avión es siempre la misma, siendo imposible que una sola persona ande con 300 kilogramos arriba del avión. Además, después, todos los equipajes bajan por una correa de seguridad, en la que saltan incluso los tenedores. Es, por lo menos, increíble que alguien pueda decir que no se revisaron las maletas, porque, entonces, se dejaría a la autoridad del aeropuerto como único responsable y, la verdad, no es así.

Cirrus Logistic recibió pasajeros que viajaron hacia afuera con visa de turista en los pasaportes, y aquellos que no, eran los que habían pasado por la embajada de Venezuela e iban con un permiso especial para ir hacia allá, que fueron los menos. Sin embargo, no atendieron a nadie en el *counter* y, si bien estaban para ver que la operación resultara al revés y al derecho, Agunsa, que era la empresa que estaba chequeando pasajeros, es una empresa que, además, atiende a United. O sea, nadie se salta ninguna obligación, porque después deben rendir cuentas ante los estamentos. Antes de que llegue el avión a Chile, tienen que entregar la *General Declaration* (GenDec), con el detalle completo de los tripulantes, como fecha de nacimiento, número de licencia, entre otros datos, a la DGAC, con el avión en vuelo. Las horas de llegada y la plataforma que usará dicho vuelo los entrega la autoridad, no es que lo tomen al antojo o lo arrienden. Todo eso está regulado, al igual que los tiempos de permanencia en la plataforma. Ahora, si el avión está en mantenimiento, es otra cosa, hay que sacarlo de ahí y llevarlo inmediatamente a un lugar donde no estorbe, pero todo eso está protocolizado, en términos de seguridad y comerciales.

La operación específica de las maletas estaba encargada a Agunsa, quien informa a Cirrus Logistic durante el proceso de vuelo y antes de que termine la operación. Por ejemplo, si bajan las 200 maletas, contabilizadas, como corresponde, se entrega esa cuenta y comienzan a pasar por la cinta de seguridad, hasta que lleguen arriba.

Aclaró también que la GenDec o la declaración general emana del operador aéreo, en este caso, Conviasa, en el momento en que el avión va a salir desde su origen. Cuando llega la empresa de intermediación logística la deriva a las autoridades. Sobre el punto, se le consultó si es efectivo que al menos once ciudadanos de nacionalidad iraní venían en carácter de tripulantes, a lo que respondió que, si es que hubo tripulantes iraníes, no lo supieron. En una oportunidad, quizás en mayo, se enteraron de que venía en una tripulación dos tripulantes iraníes, porque se perdieron en una de las calles del estacionamiento del aeropuerto. Es decir, los dirigieron a la izquierda, pero salieron a la derecha. Lo que pasa es que al avión, cuando tiene la orden de salida de plataforma, se le

indican las calles por las que tiene que moverse, y se equivocó, de izquierda a derecha. Se comprometió a incorporar antecedentes sobre este hecho en el informe. De todas maneras, aclaró que ningún tripulante tiene autorización para bajar del avión, porque no tienen visa ni un permiso que les permita siquiera bajar a comer algo. Se mantienen en el avión.

El señor **Hafemann** acotó que se trata de un procedimiento estándar para todas las líneas aéreas en todo el mundo, un documento que se llama declaración general, en el que consta el número de vuelo, el origen, la matrícula y los tripulantes, con todos sus detalles: nombre completo, fecha de nacimiento. Es una condición común, frecuente y única que, en el caso de no haber cambio de tripulación, ellos se mantengan en el avión o alrededor del avión, por ejemplo, si es que hubiese un mecánico y tuviese que hacer algunos trabajos por fuera del avión. Es un procedimiento regular. Todos los tripulantes, de cualquier nacionalidad, saben, perfectamente, que no pueden ingresar al país. Es decir, no pueden alejarse más allá de cierto radio del avión, en su condición de tripulantes que están realizando algún trabajo en la aeronave. Además, nadie ingresa al país sin control. Todos tienen que hacer un control migratorio; todos, tripulantes y pasajeros, si es que quieren ingresar al país.

Por lo tanto, en relación a la pregunta sobre quién es responsable que se bajen o no, señaló que es individual, del operador; pero nadie lo hace, en ninguna parte del mundo, si es que no hay un aviso previo.

La señora **Escalona**, sobre las dos personas de nacionalidad iraní de la tripulación antes referida, aclaró que fue el único caso del cual tuvieron información. Explicó que cuando llegan estas personas y ven nombres extraños, cuando consultaron por ellos, se les dijo que eran instructores, que la tripulación estaba siendo instruida. Hicieron la consulta en algún minuto, dado que la torre les avisó que no habían entendido las instrucciones en español y en inglés, y se les dijo que eran instructores. Respecto a los pasajeros manifestó no tener información de ciudadanos iraníes. El control de inmigración del aeropuerto nunca les informó de ello.

El señor **Hafemann**, para ampliar la información, comentó que en todas las ciudades del mundo existe una zona que se llama de tránsito; están en suelo nacional, pero no han hecho ingreso al país. Eso tiene que ver con la superficie o área que está alrededor del avión en particular. Mientras no hagan el control migratorio, no han ingresado.

Consultado sobre si una persona que está de piloto de la aeronave o una persona que es parte de la tripulación puede salir sin equipaje y estar en la

zona de tránsito, respondió que muchos pasajeros están en tránsito y los tripulantes también podrían.

La señora **Escalona**, sobre si hacen un control de eso, explicó que, de alguna manera, siempre eran informados por el *handling*, pero los tiempos eran muy acotados, porque nunca lograban que llegara el avión a la hora. Siempre llegaba con media hora o cuarenta minutos de retraso, por lo que, en tránsito, era muy difícil que alguien quisiera bajarse a fumar un cigarrillo. No había tiempo.

A continuación, aclaró que el número de 200 pasajeros que señaló anteriormente fue solo a modo de ejemplo. El tipo de material de vuelo era un avión para más de 300 pasajeros, o bien, para doscientos y fracción. No siempre fue el mismo material de vuelo que vieron. Por protocolo, tienen que entregar todas las nóminas de pasajeros al Ministerio del Interior y Seguridad Pública antes de la llegada de los pasajeros a Chile. Eso está en todos los mensajes que tienen que mandar 48 o 72 horas antes, y se vuelve a enviar 48 horas antes, por si hubiese habido algún cambio en el manifiesto de pasajeros. Se informa el de entrada y el de salida. Eso fue enviado y reenviado cuando comenzaron a pedirles la información. No ocurre lo mismo con la tripulación.

Respecto al vuelo objeto de investigación, insistió en orden a que para la empresa se trataba de un vuelo rutinario, porque no tenían ninguna información en contrario. Ahora, en cuanto a la seguridad en el aeropuerto, explicó que tienen varios protocolos. El número uno es el de seguridad. Cuando hay un avión en losa, hay seguros comprometidos con lo que está pasando en la plataforma. Por tanto, el veedor es la persona de rampa. En este caso, la empresa de rampa, Agunsa, cuenta con una persona de seguridad que está allí. Es quien recibe cualquier sobre; es quien recibe un menor no acompañado y se lo entrega a la persona o empresa en el aeropuerto que lo va a entregar a su tutor. O sea, del avión, cuando sale o entra algo pasa por las manos de la persona de seguridad. Directamente Cirrus Logistic no es una empresa con los elementos, por eso tercerizan el servicio; actúan como intermediario. Contratan a los estamentos que tienen lo necesario para llevar a cabo las operaciones. En el caso de marras no tiene información de que algún tripulante hubiese descendido del avión. En general, los vuelos eran nocturnos; se daban entre las tres y las cinco de la mañana, en que el avión se iba. Este vuelo había estado con un mantenimiento, hubo que hacer un vuelo fuera de horario, por eso se hizo entre las cinco y las siete de la tarde.

El señor **Hafemann**, consultado sobre si llamó la atención de la empresa que los tripulantes del vuelo que se perdió en la losa no hablaran inglés, bajo el entendido que es el idioma universal de la aviación, y si se emitió alguna alerta, si hubo algún sumario o si les entregaron información sobre esto de parte

de la DGAC, indicó que el idioma oficial en Chile es el español y, en términos de aeronáutica y de aviación, también es el inglés. El que no habla español habla inglés. Así lo hacen todas las empresas extranjeras.

En cuanto a si la DGAC hizo alguna investigación o algún sumario, respondió que no están en condiciones de responder porque no son de dicho organismo.

Como empresa se enteraron porque el avión demoraba mucho en despegar. Era una operación nocturna, con baja visibilidad. Se sabe cuándo se va porque el avión se escucha, porque en las instalaciones del aeropuerto uno no ve dónde está la nave. Cuando llamaron a la torre de control y preguntaron qué pasaba con el avión, les dicen que no había despegado, que se equivocaron. Esa es toda la información que tienen. Comprometieron a incorporar en el informe la fecha en que ocurrieron estos hechos.

La señora **Escalona** acotó que Agunsa, el operador de *handling*, es quien les pasaba la información. Reiteró que ellos son como el “director de orquesta” para las empresas operadoras, y se encargan de informar al cliente, en este caso, a Conviasa, e informar a todos los estamentos de lo que está ocurriendo.

Ese tipo de aeronave andaba siempre con doce o dieciséis tripulantes, porque cuando un avión de esa envergadura vuela más de equis cantidad de horas tiene que andar con una tripulación reforzada. Entonces, la respuesta que les dio el operador aéreo, cuando le preguntaron que cómo era posible que un instructor no entendiera, dijo: *“Lo que pasa es que no entendió bien en el oído al principio, pero los otros sí lo corrigieron rápidamente”*. Esa la información que les pasó Agunsa, afirmó.

En cuanto a si estos hechos son de normal ocurrencia, así como la información dispar de equipaje, número de pasajeros y contenedores de los principales actores involucrados, reiteró que lleva 32 años trabajando junto a Francisco Hafemann en el rubro aéreo. Nacieron en una compañía aérea que les enseñó el servicio. Desconocen el tema político o cómo se maneja esto, pero sí están tremendamente orgullosos de su trayectoria.

Durante la pandemia, en tiempos muy difíciles, Conviasa fue un cliente importante para Cirrus Logistic, porque no tenían otro. Si hay algo que se haya dicho mal o que no se haya presentado, solo es porque a alguien le faltó información, porque esto funciona como un reloj. Conoce y sabe cómo funciona la DGAC y la JAC: *“¡no se puede mover un perno en el aeropuerto sin que no esté debidamente revisado!”*

Sobre los pasajeros de Conviasa que quedaron en Chile en un hotel, antes mencionados, explicó que fue a razón de que el avión nunca salió de Caracas, quedó en mantenimiento en dicha capital. Por lo tanto, no llegaron pasajeros y los que iban a salir de Chile los tuvieron que dejar en un hotel, porque no tenían cómo volver al lugar de origen. Se demoraron una semana, más o menos, en mandar un avión para sacar a esos pasajeros y, en ese vuelo, volvieron todos, no quedó ninguno en el país. El vuelo en cuestión, que resultó ser, además, el último vuelo que hicieron por lo que después pasó, no salió de Caracas. La gente se quedó allá sin poder embarcarse para Chile. Ese era el último vuelo, pero no llegó. Por lo tanto, quedó gente allá y gente acá. Esas personas estuvieron una semana esperando que el avión saliera de mantenimiento y lo mandaran. Por la cantidad de pasajeros, tenía que ser un avión grande, no podía ser un avión de los chicos. En consecuencia, el último vuelo vino con pasajeros y salió con los que habían quedado tirados acá.

Ahora, como Conviasa hacía la venta de sus pasajes, pues en Chile nadie les vendía nada, tenían pasajeros para más vuelos, pero como decidieron no venir, fueron quedando rezagados los pasajeros en el país, y entiende que algunos se fueron vía Perú y allá fueron tomados por Conviasa de vuelta a Caracas, pero no saben cómo hicieron finalmente esa parte, porque lo vieron directamente con sus pasajeros.

En definitiva, después del vuelo que están investigando Conviasa 3790, del 22 de junio, no vino otro.

Luego, consultada si comercialmente, era rentable lo que ellos hicieron, manifestó que entendieron que ellos no son comerciales. Es una línea aérea que es llevada por militares; por lo tanto, estrategia comercial no hay; ninguna. Ellos sabían que habían vendido 100 pasajes y que tenían que volver con 50, tenían que hacerlo, pero rentabilidad como tal, no. Lo más lógico es que aquellos vuelos que tenían menos de 150 pasajeros los hubieran hecho con un avión de subarriendo, en este caso, de Aerolíneas Estelar, que es una empresa venezolana, que también tiene permiso para volar a Chile y que lo está haciendo. Pudieron habérselo traído y se habrían evitado los costos y todo.

10.- Director General de la Policía de Investigaciones de Chile, señor Sergio Muñoz Yáñez.

Expresó que, conforme a lo informado desde la Jefatura Nacional de Migraciones y Policía Internacional, la operación de vuelo del 22 de junio, de la compañía aérea Conviasa, que arribó al territorio nacional en calidad de vuelo chárter a las 14:30 horas, transportaba un total de 89 pasajeros, de los cuales 79

eran venezolanos, 7 chilenos, 1 residente temporal de nacionalidad cubana y 2 dominicanos con residencia transitoria. Sumado a esto, la aeronave registró 17 tripulantes, todos nacionales de Venezuela, quienes permanecieron en la misma y por tanto no fueron controlados (no bajaron al territorio nacional). Ese vuelo despegó a las 17:29 horas de ese mismo día hacia Venezuela.

En ese orden de ideas, se informó también que el vuelo que salió del territorio nacional registró 135 pasajeros, cuyo desglose es el siguiente: 11 ciudadanos chilenos, 72 extranjeros con permanencia transitoria y 52 residentes temporales, siendo uno de ellos un ciudadano venezolano que fue impedido de abordar porque tenía su pasaporte vencido.

A raíz de lo anterior, se pidió información respecto de otros vuelos de esa empresa aérea a Chile y se estableció que durante el 2022 arribaron -según la información que entregó la concesionaria Nuevo Pudahuel- 13 vuelos y uno que se canceló, a contrario sensu hubo 13 vuelos salidos y uno cancelado.

En la revisión del sistema de control migratorio de la PDI, desde el 1 de enero de 2022 al 30 de junio de 2022, se encontró un registro al territorio nacional de 46 ciudadanos de nacionalidad iraní, todos los cuales estaban asociados a vuelos comerciales de otras compañías aéreas regulares que operan en el país, distintas de este vuelo específico de la empresa Conviasa. Afirmó que todas estas personas fueron chequeadas en las bases de datos y ninguna de ellas registró antecedentes policiales ni otros que permitieran dar alguna luz de ser propios de generar o iniciar alguna investigación contra ellos. Estos antecedentes se transversalizan con toda la información de las bases de datos de Interpol y de las unidades de aeropuerto, cuando se perfilan situaciones de riesgo.

Consultado sobre si la PDI recibió información del Ministerio del Interior y Seguridad Pública en que parlamentarios advertían la situación del avión y solicitaban el registro de las personas y carga, respondió que los antecedentes sobre el avión llegaron a la Dirección General el 23 de junio de 2022.

A mayor abundamiento, acotó que, en la dinámica normal de los hechos, de haberse enterado antes de esta situación, habría sido él mismo quien le informara a la Ministra del Interior como una novedad relevante y para anticipar una eventual alerta de control; pero no fue así.

Los antecedentes llegaron de forma extemporánea, porque el avión estuvo en Chile el 22 de junio, desde las 14:30 hasta las 17:29 horas, según los registros consensuados con la DGAC.

Por eso, desde ahí en adelante se procedió a rescatar información que permitiera identificar que efectivamente correspondían a vuelos comerciales de EMTRASUR, que está relacionada con esta otra empresa. Sin embargo, el día en específico, cuando el avión se posó en el aeropuerto y luego despegó, en ese margen de horas, de 14:30 a 17:29 horas, no hubo ningún registro.

Aclaró que la PDI tiene autonomía para intervenir directamente, sin necesidad de una orden especial, en caso de delito flagrante. Además, para el caso de tripulantes que no bajan al territorio nacional, sino que permanecen dentro del avión, no hay ninguna reglamentación ni normativa que les permita controlarlos.

Consultado si, se hace necesaria alguna normativa, contestó que, sin duda, todo aquello que les permita mejorar sus capacidades de control, sobre todo en este tipo de alertas, que podrían ser de peligrosidad para la seguridad nacional, es de sumo interés tener esas facultades, porque son quienes ejercen el control migratorio y les preocupa registrar a todas las personas que ingresan por pasos habilitados, donde existe control por parte de la PDI. Por lo demás, es algo habitual, por el control regular, con personas que se perfilan como narcotraficantes o que puedan tener alguna incidencia en algún delito.

No obstante, reiteró que no les está permitido controlar tripulaciones que no bajen del avión, que no pisan suelo nacional. Esto tampoco se hace internacionalmente; no es solo en Chile. Internacionalmente, mientras no pongan un pie en tierra, las personas no son sujetos de interés para un control migratorio.

Sin perjuicio de lo anterior, las personas que ingresaron, al menos, en 2022, cuando se hizo el registro de los 46 ciudadanos de nacionalidad iraní, también se realizaron consultas con todas las fuentes de información y los accesos que cuentan a través de la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol), para ver si había alguien que tuviera antecedentes suficientes como para iniciar algún proceso de investigación, pero no los hubo.

Consultado sobre si hay constancia absoluta de que la tripulación no bajó del avión, contestó que fiscalizar el ingreso o egreso del avión, específicamente, el flujo de pasajeros, le corresponde a la DGAC, que es quien regula el paso de los pasajeros. Expresó que en este momento no podría precisar si existe el registro técnico, como una grabación al efecto.

Consultado sobre si existe alguna regulación para la persona que reitera en el tiempo una actitud de permanecer en una zona primaria y para el personal que trabajan en dicha zona, respondió que la labor que hace la PDI,

aparte del control migratorio, es perfilar situaciones de riesgo en delitos, haciendo una revisión permanente de los ingresos y los egresos de las personas.

Obviamente, ante una persona que se repite mucho por las rutas, el procedimiento es informar la situación a la fiscalía para que ésta les otorgue las facultades de seguir adelante con una investigación. Así se han perfilado bastantes sujetos que han venido a traer droga, delitos de robo o que han ingresado especies de productos de robos.

En el caso puntual de esta investigación la labor de la PDI llegó al registro de las personas, por la nacionalidad, que era lo que llamaba la atención, y en ninguna de ellas se encontró algún indicio que les permitiera seguir adelante con una investigación formal en contra de ellos.

En relación a cómo complementan la información para perfilar o no personas de las que sí tienen registro cada vez que pasan por cabina, comentó que hay un sistema denominado API, que contiene información anticipada de vuelos con registros de los pasajeros. A través de dicho sistema se pueden chequear antecedentes previos para que cuando ingresen a Chile sean observados. Muchas veces no pueden hacer más que controlarlos, aseguró.

IV.- CONCLUSIONES O PROPOSICIONES APROBADAS POR LA COMISIÓN.

En la última sesión celebrada por la Comisión, con fecha 17 de abril del año en curso, se analizó la propuesta presentada, sobre la base de un trabajo realizado por los asesores de los integrantes de la Comisión, que recogió y refundió algunas de las conclusiones y recomendaciones presentadas por las diputadas Chiara Barchiesi y Catalina Pérez y por los diputados Boris Barrera, Miguel Ángel Becker, Andrés Jouannet (Presidente) y Francisco Undurraga, lográndose consenso sobre ciertas modificaciones que se introdujeron en su texto, a solicitud de algunos de sus miembros.

Por consiguiente, la propuesta fue **aprobada por la unanimidad** de las diputadas y los diputados presentes (9-0-0). Votaron a favor las diputadas Chiara Barchiesi Chávez y Carolina Tello Rojas y los diputados Boris Barrera Moreno, Miguel Ángel Becker Alvear, Álvaro Carter Fernández, Felipe Donoso Castro, Jorge Guzmán Zepeda (en reemplazo del diputado Francisco Undurraga Gazitúa), Andrés Jouannet Valderrama (Presidente) y Jorge Saffirio Espinoza.

El diputado **Álvaro Carter** propuso agregar un párrafo final a la primera recomendación de la Comisión, del siguiente tenor: *“El Estado tiene la obligación de garantizar la seguridad de los aeropuertos, para cuyo efecto debe proveer los*

elementos y condiciones de resguardo de infraestructura crítica, de conformidad a la normativa vigente sobre esta materia.”.

Puesto en votación, fue aprobado por **mayoría de votos** (7-1-2). Votaron a favor la diputada Chiara Barchiesi Chávez y los diputados Miguel Ángel Becker Alvear, Álvaro Carter Fernández, Felipe Donoso Castro, Jorge Guzmán Zepeda (en reemplazo del diputado Francisco Undurraga Gazitúa), Andrés Jouannet Valderrama (Presidente) y Jorge Saffirio Espinoza. En contra votó el diputado Boris Barrera Moreno y se abstuvieron las diputadas Emilia Schneider Videla y Carolina Tello Rojas.

El texto de las conclusiones y proposiciones aprobadas es el siguiente:

“OBJETO DE LA COMISIÓN

La Comisión Investigadora se enfoca en un vuelo de la aerolínea venezolana Conviasa. Se sospecha que el vuelo podría estar involucrado en actividades ilícitas, como el tráfico de armas y drogas, además de la posible entrada de ciudadanos iraníes al país.

LOS HECHOS CONSIGNADOS EN VIRTUD DE LA INVESTIGACIÓN

El 6 de junio de 2022, la aeronave YV3531, correspondiente a un Boeing 747 de propiedad de EMTRASUR y adquirido a Mahan Airlines, arribó al aeropuerto de Ezeiza, en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, siendo detenida por las autoridades de ese país, bajo sospecha de eventuales actos de terrorismo y vínculos a grupos terroristas por parte de tripulantes de origen iraní. En particular, el piloto de la aeronave, señor Gholamreza Ghasemi, acusado por el FBI de estar vinculado a la Guardia Revolucionaria y a Hezbolá. Una investigación similar fue abierta en la República del Paraguay en atención a un aterrizaje previo de dicha aeronave en Ciudad del Este. Los tripulantes retenidos en Buenos Aires fueron liberados el pasado mes de octubre, según información pública, a causa de falta de mérito, en su procesamiento, siendo autorizada su salida de Argentina. El Boeing 747 de EMTRASUR, permanece embargado en Argentina, por solicitud de la justicia de Estados Unidos.

El 22 de junio de 2022, a las 14:29 horas, arribó a nuestro país el vuelo N° VCV3790, de la empresa venezolana Conviasa con matrícula YV3533 de Venezuela, con origen en el Aeropuerto Simón Bolívar, Maiquetía, Venezuela. Ese vuelo contaba, según la información proporcionada, con 17 personas en su tripulación de nacionalidad venezolana, lo que no se pudo comprobar en esta instancia debido a que no se controlaron a los tripulantes en cuanto al número y su nacionalidad. Además, de 89 pasajeros (79 venezolanos, 7 chilenos, 1 cubano con

residencia temporal y 2 dominicanos con residencia transitoria), quienes arribaron a Chile.

Ese mismo día, después de conocer un vuelo que se parecía a la aeronave que arribó a Argentina, el diputado Andrés Jouannet, envió el oficio N° 7257, al Ministerio del Interior y Seguridad Pública dirigido a la entonces Ministra Izkia Siches advirtiendo sobre la situación que ocurrió en el vecino país y la existencia de un posible vínculo terrorista iraní, pidiendo que se realizara un control exhaustivo del vuelo en cuestión. El parlamentario también señaló la importancia de identificar a la tripulación. Sin embargo, el oficio en comento, no fue respondido.

En el proceso de descarga del avión de Conviasa, arribaron 8 contenedores de maletas LD-3/AKE con equipaje facturado (en un principio se estimaron erróneamente 450 maletas, posteriormente se rectificó a 99 maletas en arribo y entre 167 a 183 de salida), que fueron sometidos a verificación de rayos X como parte de un procedimiento estándar.

En la operación de la aeronave en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez intervinieron las siguientes autoridades chilenas:

- La Junta de Aeronáutica Civil (JAC).
- La Policía de Investigaciones de Chile (PDI) en materia de control migratorio.
- El Servicio Nacional de Aduanas (SNA) respecto al control de carga y equipaje.
- El Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en relación al ingreso de equipaje respecto al transporte de alimentos e insumos fitosanitarios.
- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para el otorgamiento del permiso de arribo al país y cumplimiento de la normativa aeronáutica.

En el ámbito privado, conforme a la normativa sectorial, intervino:

- Servicios de atención en plataforma por Cirrus Cargo Logistics & Charter.
- Handling por empresa Agunsa Ground Handling Services SpA.
- Catering por LSG SKY Chefs.
- Combustible por ESMAX.

Respecto a la aeronave AIRBUS 340-462, matrícula YV3533 de Venezuela, perteneció o fue operado por: Airbus Industrie (2001, fabricante), Virgin Atlantic Airways, Reino Unido, Al-Naser Airlines, Mahan Airlines.

Conviasa

La aeronave presta servicios a Conviasa desde el 15 de marzo de 2022. Esa empresa estatal venezolana se encuentra sancionada por el Gobierno de Estados Unidos y como tal registrada en la lista que al efecto mantiene la Office of Foreign Assets Control (OFAC's).

Durante el año 2022 esa misma aeronave realizó 6 vuelos a nuestro país. Otras aeronaves de Conviasa realizaron 13 vuelos con destinos a Chile entre el 5 de enero y 22 de junio del año pasado.

Dichos vuelos se realizaron al amparo del memorando de entendimiento para la reapertura de la ruta aérea Venezuela-Chile que suscribió la Junta de Aeronáutica Civil de Chile con el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela. Entre los vuelos anteriores figuraban 11 ciudadanos de nacionalidad iraní.

Para el tramo Santiago-Maiquetía abordaron, en cambio 132 pasajeros (137 según otros datos) y se embarcaron 10 contenedores LD-3/AKE, con equipaje facturado, con 450 maletas (dato discutido de acuerdo con la efectiva carga de los contenedores, ya que posteriormente se mencionó que solo 3 estaban cargados).

ASPECTOS RELEVANTES DE LAS DECLARACIONES RECIBIDAS POR LA COMISIÓN

Una de las declaraciones relevantes que tuvo en cuenta la Comisión, fue la del Director General de la Policía de Investigaciones de Chile, señor Sergio Muñoz, sobre el vuelo de la compañía aérea Conviasa que arribó a Chile en junio de 2022, por medio de la cual expresó que el vuelo transportaba un total de 89 pasajeros, de los cuales 79 eran venezolanos, 7 chilenos, 1 residente temporal de nacionalidad cubana y 2 dominicanos con residencia transitoria. La aeronave registró 17 tripulantes, todos nacionales de Venezuela, quienes permanecieron en la misma y no fueron controlados. El vuelo despegó hacia Venezuela a las 17:29 horas de ese mismo día.

Además, se informó que, durante 2022, la empresa Conviasa realizó 13 vuelos a Chile y uno fue cancelado, según la información entregada por la concesionaria Nuevo Pudahuel.

En cuanto a la revisión del sistema de control migratorio de la PDI, se encontró un registro de 46 ciudadanos de nacionalidad iraní que ingresaron al

territorio nacional asociados a vuelos comerciales de otras compañías aéreas regulares que operan en el país, distintas del vuelo de Conviaza en cuestión. Todos ellos fueron chequeados en las bases de datos y ninguno registró antecedentes policiales ni otros que permitieran dar alguna luz de ser propios de generar o iniciar alguna investigación contra ellos.

Consultado si la PDI recibió información del Ministerio del Interior y Seguridad Pública en que parlamentarios advertían la situación del avión y solicitaban el registro de las personas y carga, el Director respondió que los antecedentes sobre el avión llegaron a la Dirección General, el 23 de junio de 2022, un día después del vuelo.

El Director de la PDI, explicó que la institución tiene autonomía para intervenir directamente en caso de delito flagrante. Sin embargo, para el caso de tripulantes que no bajan al territorio nacional, no hay ninguna reglamentación ni normativa que les permita controlarlos. En esa línea afirmó que cualquier normativa que les permita mejorar sus capacidades de control es de interés para la seguridad nacional.

Por último, el Jefe de la Policía Civil explicó, que la labor de Investigaciones consiste en perfilar situaciones de riesgo en delitos, mediante una revisión permanente de los ingresos y los egresos de las personas, utilizando un sistema denominado API, que contiene información anticipada de vuelos con registros de los pasajeros.

La Comisión recibió la comparecencia del Director General de Aeronáutica Civil, General Raúl Jorquera. Entre los aspectos llamativos de su declaración se destaca lo siguiente: “En la presentación se observa una representación gráfica del proceso de cómo se embarcan las maletas que salieron de nuestro país. Luego está el proceso de verificación realizado por nuestro personal de seguridad aeroportuaria, es decir, cuando pasan por las máquinas de rayos X, y no solo por los detectores en persona, sino también con los detectores de equipaje de mano. También se observa cómo los inspectores del Servicio Nacional de Aduanas y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) están disponibles para el control de la salida de la aeronave. Es decir, los procedimientos aeronáuticos se cumplieron.”.

Sin embargo, esa aseveración en relación al equipaje, es contrapuesta a un memorándum llamado “Situación de vuelo N° VCV3790 CONVIASA, matrícula YV3533”, de fecha 1 de julio del 2022, firmado por el propio señor Jorquera del siguiente tenor: *“No se tiene registro del desembarco ni del desembarco de carga; solo se observa que se realizó el procedimiento de descarga y carga de maletas de pasajeros.”.*

“En el proceso señalado, al arribo, se desembarcaron 08 contenedores LD-3/AKE (contenedor de maletas) con equipaje facturado (aproximadamente 450 maletas) y, posteriormente, en la salida se embarcaron 10 contenedores LD-3/AKE, también con equipaje facturado (aproximadamente 550 maletas).”.

“El equipaje salido y llegado fue sometido a la verificación de máquinas de rayos X, como parte del procedimiento de rutina, sin observación que destacar.”.

En este sentido, el señor Jorquera señaló que embarcó equipaje facturado, esto es pagado, lo que no se corresponde con lo señalado ante la Comisión, en cuanto a la situación del equipaje. Esta es una contradicción evidente de un funcionario público.

Asimismo, informó que el avión permaneció en la plataforma durante un poco más de dos horas y treinta minutos y que la tripulación se mantuvo a bordo sin realizar ningún procedimiento de entrada o salida del país, lo que catalogó como algo normal ya que la tripulación debe desembarcar a los pasajeros, inspeccionar el interior del avión, prepararse para la salida y obtener las autorizaciones necesarias de las autoridades nacionales. Por lo tanto, es algo común en este tipo de vuelos con escalas cortas en diferentes aeropuertos, aseveró.

En relación con lo anterior, cabe señalar la inexactitud y laxitud en relación al tiempo de permanencia del avión señalado por el señor Jorquera. En cambio, en un informe signado por el mencionado funcionario se consigna que el arribo del avión había sido a las 14:29 horas y el despegue a las 17:29 horas. Esto es a todas luces una abierta contradicción, por una parte, da una información vaga, y a posteriori entrega datos más exactos. Lamentablemente, este hecho muestra el modo en que está funcionando el Aeropuerto y la Dirección General de Aeronáutica Civil, con liviandad y poca rigurosidad.

El señor Jorquera, señaló también que empresas chilenas le habían negado vender combustible a Conviasa. Afirmación que se contradice abiertamente con lo declarado ante esta instancia parlamentaria, por representantes de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter, quienes expresaron que nunca se le negó la venta de combustibles al avión de Conviasa.

Asimismo, el Director General de Aeronáutica Civil dijo ante la Comisión, no saber el motivo por el cual los vuelos de Conviasa fueron cancelados por esas empresas. Sin embargo, situación muy distinta planteó el Subsecretario del Interior, señor Manuel Monsalve ante las Comisiones Unidas de Seguridad Ciudadana y Defensa Nacional de esta Cámara, el 13 de julio del pasado año

2022, oportunidad en la que expresó: *“Conviasa suspendió los vuelos, algo similar a lo que ocurrió en Argentina. Por qué los suspende, porque efectivamente los aviones materialmente, el avión, fue anteriormente propietario una aerolínea que es Mahan Air, que está efectivamente sancionada por Estados Unidos, no está sancionada por Chile. No sabemos si el avión perteneció a Mahan Air u hoy día pertenece a Conviasa, porque Conviasa podría ser propietario o podría arrendarlo, no lo sabemos. Y por qué se suspenden los viajes, se suspenden los viajes, porque evidentemente hay una presión diplomática de Estados Unidos.”*

Estas aseveraciones no sólo no se pudieron probar, sino que además no hay pruebas de ello.

En este orden de ideas, debemos mencionar lo que declaró el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna a esta instancia parlamentaria, respondió mediante respuestas imprecisas e insatisfactorias. Es así que sobre la existencia de sanciones vigentes de Estados Unidos a Conviasa, añadió que “efectivamente existen ciertas sanciones vigentes a dicha aerolínea, que consisten en una medida unilateral de carácter comercial aplicada desde Estados Unidos, desde su Oficina de Control de Activos Extranjeros, del Departamento del Tesoro. Estas sanciones están orientadas a que empresas y agentes estadounidenses se abstengan de realizar negocios con las empresas sancionadas, pero no constituyen un castigo internacional vinculante para Chile. Tratándose en particular de Conviasa, ellos están incluidos en esta lista de empresas sancionadas por Estados Unidos, por su condición de empresa de propiedad del Estado venezolano, pero esta sanción no incluye a otras empresas de capitales privados venezolanos. Al momento de la firma del convenio del MoU, ni en la actualidad, existen sanciones que prohíban la suscripción de un MoU de estas características, por parte de los Estados.”

Añadió que hasta donde tienen conocimiento, la aerolínea Conviasa deja de prestar servicios por falta de servicios handling en Chile, y que la JAC no tiene atribuciones para obligarlos a hacer un vuelo. Sin embargo, el pasajero tiene derechos que se encuentran establecidos en el Código Aeronáutico, los que puede hacer exigir en caso de cancelaciones de vuelos o reprogramaciones, pero no hay una autoridad que pueda obligar a una línea aérea a realizar un vuelo y tampoco a las compañías.

Por su parte, el Gerente Corporativo Inversiones y Aeropuertos de Agunsa, señor Fernando Carrandi explicó ante esta Comisión que Agunsa “tiene financiamiento de organismos multilaterales y dentro de las cláusulas de esos financiamientos hay expresas indicaciones a no prestar servicios a países que están dentro de una lista que probablemente también es la misma lista que maneja el gobierno norteamericano. Son países, por ejemplo, como Corea del

Norte o países que también tienen sanciones con el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, como Irán, etc. Por lo tanto, como eventualmente esto podría traer problemas con los temas de financiamiento, tomaron la decisión de no seguir ofreciéndole los servicios a Conviasa.”.

Ilustrativa fue la exposición de la Gerenta General de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter, señora Loreto Escalona, y del Jefe de Operaciones de la misma, señor Francisco Hafemann, quienes declararon ante la Comisión sobre los servicios que Cirrus Logistic prestó a la aerolínea Conviasa. Explicaron que su empresa se encargaba de tercerizar los servicios que no podía hacer directamente el operador aéreo, como la obtención de permisos, el handling, el catering, el combustible, etc.

También explicaron que la aerolínea Conviasa operó en Chile como vuelos chárter que tienen un límite de 18 vuelos al año y que no se certificó como operador aéreo regular. Cuando Conviasa dejó de volar a Chile en junio-agosto de 2022, no se les informó sobre si volverían o no. Al cabo de dos meses, les dijeron que no volverían, por lo que Cirrus Logistic consultó a sus proveedores de servicios si les podían seguir prestando servicios, pero todos se negaron, alegando razones comerciales.

Una situación llamativa, señaló la señora Escalona, en su declaración dice relación con que el instructor, los responsables del vuelo no hablaban inglés. Aquello muestra, una situación irregular, que no se corresponde con los estándares internacionales en materia de tráfico aéreo, ya que el inglés es el idioma universal, en esta materia. Lo anterior, es un motivo de preocupación para esta instancia parlamentaria.

Además, señalaron que no recibieron ninguna presión de Estados Unidos ni de ningún otro agente para no prestar servicios a Conviasa. Finalmente, cuando el último vuelo de Conviasa a Chile se canceló por problemas de mantenimiento, Cirrus Logistic se encargó de alojar a los pasajeros en un hotel.

Finalmente, indicó que, durante la pandemia, la empresa Conviasa fue un cliente importante para Cirrus Logistic debido a que no tenían otros clientes, y que la DGAC y la JAC supervisan cada detalle en los aeropuertos, por lo que no se puede mover nada sin que esté debidamente revisado. En cuanto a la rentabilidad de las operaciones de Conviasa, sostuvo que como es una línea aérea llevada por militares, no tienen una estrategia comercial, y que ellos sabían que tenían que vender 100 pasajes y regresar con 50, pero que la rentabilidad como tal no era una prioridad para ellos.

Otro de los invitados que nos ilustró sobre la materia, fue el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna, quien indicó que Conviasa es una empresa que opera con normalidad en Venezuela, pero que no cumple con los estándares de seguridad necesarios para operar en otros países debido a la falta de certificaciones internacionales. Además, menciona que la JAC no tiene facultades para impedir que una aerolínea extranjera opere en el país, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos por la DGAC. También señaló que la JAC no tiene relación alguna con la operación del vuelo de Conviasa en cuestión.

La opinión del señor Martín Mackenna se centra en la importancia de que las líneas aéreas que operan en Chile cumplan con los estándares de seguridad y calidad establecidos por la DGAC y la JAC. Destacó que estas entidades están encargadas de supervisar y regular la actividad aérea en el país, asegurando que las empresas cumplan con las normativas establecidas.

CONCLUSIONES:

El trabajo de esta Comisión no logró establecer un vínculo probado y fehaciente entre esta operación aeronáutica y delitos terroristas. No obstante, si se pudo constatar la falta de estándares de nuestro control aeronáutico, para analizar, alertar o controlar, eventuales riesgos o amenazas de este tipo.

La investigación de la instancia parlamentaria, ha dejado en evidencia la falta de coordinación entre las autoridades, que impide el análisis conjunto de la información sobre el ingreso y egreso de equipaje, carga y pasajeros al territorio nacional. Los procedimientos estándares utilizados por los organismos competentes no permiten conocer el detalle del equipaje y carga que ingresa y sale del país, lo que es relevante en materia de aduanas y de seguridad. A pesar de estar contempladas en la legislación nacional, no se han adoptado excepciones para resguardar la soberanía y la seguridad en el contexto de la política de cielos abiertos.

Han existido contradicciones entre autoridades y un manejo liviano y poco riguroso en el Aeropuerto: las declaraciones del Director General de Aeronáutica Civil, General Raúl Jorquera, en relación a todo lo vinculado al vuelo de Conviasa, han sido del todo insuficientes, vagas y contradictorias. Su actuar revela una carencia severa de controles y registros adecuados en lo relacionado al Aeropuerto. Asimismo, se muestra un manejo desprolijo, impropio del cargo que ostenta. Estas contradicciones son llamativas, en el caso de versiones totalmente disímiles entre un funcionario como el Director General de Aeronáutica Civil y una

alta autoridad de Gobierno, como el Subsecretario del Interior, señor Manuel Monsalve.

Se requiere mayores atribuciones, sin afectar los compromisos adquiridos por el Estado de Chile ni el normal tráfico aéreo. Además, se necesitan mayores requerimientos y fiscalizaciones a las empresas que prestan servicios a las aeronaves, incluyendo la obligación de denunciar hechos ilícitos, y la revisión exhaustiva de vuelos no regulares.

Finalmente, se destacan graves inconsistencias entre los datos públicos y de las entidades privadas intervinientes en el proceso respecto a la carga e incluso a los pasajeros, lo que genera importantes dudas sobre la finalidad de los vuelos cuestionados.

RECOMENDACIONES:

1.- Creación de una Policía Aeronáutica dependiente de una Policía Militar de Fronteras: Esta Comisión recomienda la creación de un cuerpo policial especializado con competencias en los aeropuertos nacionales para ejercer una supervisión más rigurosa y efectiva, en vista de la deficiencia en los controles. Los actuales peligros para la seguridad, que también se han extendido a los aeropuertos, representan un desafío para implementar medidas más avanzadas y sofisticadas en relación con los vuelos y el tráfico aéreo, ya que estos espacios son cada vez más vulnerables a robos, delincuencia organizada y amenazas terroristas.

Durante el desarrollo de la Comisión Investigadora, se produjo un lamentable incidente en el Aeropuerto, que cobró la vida del funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil, señor Claudio Villar, quien fue asesinado, el pasado mes de marzo, por delincuentes en el contexto de un robo de camión de valores. Lo anterior, muestra una serie de vulnerabilidades y falta de controles que tiene este recinto. Se observa, además, que no hay cámaras de alto estándar y que existe una evidente falta de coordinación entre los órganos competentes.

El Estado tiene la obligación de garantizar la seguridad de los aeropuertos, para cuyo efecto debe proveer los elementos y condiciones de resguardo de infraestructura crítica, de conformidad a la normativa vigente sobre esta materia.

2.- Mejorar las alertas: Se ha comprobado una fragilidad en materia de alerta de seguridad. Se requiere fortalecer el análisis y la autorización de las operaciones aeroportuarias, generando, además, un protocolo de reacción

eficiente, eficaz y directa frente al requerimiento de control de cualquier organismo público, más aún, si corresponde a otro Poder del Estado, como el caso de esta Cámara que, de acuerdo a las circunstancias analizadas, no obstante la oportuna solicitud de información, frente a una situación sospechosa no se informó, ni aclaró con la celeridad necesaria.

3.- Un nuevo modelo de aeropuertos: Esta Comisión recomienda al Gobierno, estudiar el diseño e implementación de modelos de aeropuertos de alto nivel de sofisticación en materia de seguridad, como los de Alemania, España, Francia e Italia.

4.- Información: Resulta necesario centralizar el manejo de la información respecto al control de los vuelos nacionales e internacionales por parte de la DGAC, el SAG, el SNA y la PDI y las empresas externas. Debe existir un protocolo con la obligación de compartir esos datos y cuadrarlos en una cifra única y objetiva, a fin de prevenir futuras discrepancias, así como un orden jerárquico más claro. Resulta prudente considerar la necesidad de un ente coordinador para realizar el control cruzado. Se debe, además expandir el acceso a información previamente considerada como solo relevante para un actor específico, como es el caso de la cantidad de equipaje y el peso del mismo.

5.- Registros: La falta de registros en caso de no encontrarse irregularidades, si bien es comprensible dado el contexto, tiempos y personal, debe corregirse. Resulta de vital importancia para futuras investigaciones contar con los registros necesarios, lo que incrementa, por lo demás, el sentido de la responsabilidad de un funcionario determinado al adscribir su nombre a la certificación de que todo se encuentra en orden.

6.- Contratación: Se considera que el proceso de contratación para ciudadanos extranjeros respecto al trabajo en los aeropuertos, particularmente en revisión de equipajes y en las distintas funciones de empresas externas privadas, requiere mejoras. El Estado debe hacerse cargo de las falencias presentes en la entrega de información de otros países cuyas instituciones se encuentran observadas en el concierto aeronáutico.

7.- Financiamiento: Si bien la modernización del equipo de fiscalización es algo a celebrar, resulta importante mantener y aumentar el apoyo a la DGAC, PDI, SAG y SNA, respecto a la actualización de todo equipo o tecnología desactualizado. Resulta de importancia recomendar al Estado ampliar la contratación de personal y dar especial énfasis al control del tránsito de droga por los aeropuertos chilenos hacia otras destinaciones.

8.- Mejoras en materia de inteligencia: Se requiere proporcionar a la Agencia Nacional de Inteligencia de todas las habilidades, recursos y capacidades necesarias para prever eventos futuros que puedan ser considerados sospechosos, como acaeció con el vuelo de Conviasa.

9.- Política internacional: Para reforzar los aspectos de autonomía de la política exterior de Chile, se requiere construir un Estado diligente en la observación de los indicadores internacionales de riesgo de terrorismo, representado por Estados o grupos organizados, a fin de garantizar la seguridad humana de los chilenos y chilenas, residentes en Chile y turistas.

10.- Empresas privadas: Todas las empresas que operan en los aeropuertos a las que se externalizan servicios deben necesariamente prestarlos, en atención a los contratos que el Estado de Chile celebra con las empresas aéreas que operan en el país.”.

V.- ENVÍO DEL INFORME.

De acuerdo a lo dispuesto en los artículos 58, inciso segundo de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional y 318, inciso tercero, del Reglamento de la Corporación, una copia del informe, en caso de ser aprobado, debe ser enviado a S.E. el Presidente de la República.

Asimismo, de conformidad a lo establecido en el artículo 318 N° 6 del referido Reglamento, la Comisión acordó proponer a la Sala remitir copia del informe a las siguientes autoridades y organismos:

1. Ministerio del Interior y Seguridad Pública.
2. Ministerio de Defensa Nacional.
3. Servicio Nacional de Aduanas.
4. Junta de Aeronáutica Civil.
5. Dirección General de Aeronáutica Civil.
6. Director General de la Policía de Investigaciones de Chile.
7. General Director de Carabineros de Chile.
8. Comandante en Jefe del Ejército de Chile.
9. Comandante en Jefe de la Armada de Chile.
10. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

VI.- DIPUTADO INFORMANTE.

Se nombró en esta calidad al Presidente de la Comisión, diputado **ANDRÉS JOUANNET VALDERRAMA.**

Tratado y acordado, según consta en las actas correspondientes en sesiones de fechas 5 y 24 de octubre; 7 y 21 de noviembre, de 2022; 9, 16 y 23 de enero; 6 y 13 de marzo; 3, 10 y 17 de abril, de 2023, con la asistencia de las diputadas Chiara Barchiesi Chávez, Carolina Marzán Pinto, Catalina Pérez Salinas, Emilia Schneider Videla y Carolina Tello Rojas y de los diputados Boris Barrera Moreno, Miguel Ángel Becker Alvear, Álvaro Carter Fernández, Felipe Donoso Castro, Andrés Jouannet Valderrama (Presidente), Daniel Manouchehri Lobos, Jorge Saffirio Espinoza y Francisco Undurraga Gazitúa.

En su oportunidad, asistió en calidad de integrante de la Comisión, el diputado Luis Sánchez Ossa, quien fue reemplazado por la diputada Chiara Barchiesi Chávez.

Concurrieron, además, el diputado Raúl Leiva Carvajal en reemplazo del diputado Marcos Ilabaca Cerda, en la sesión N° 1, constitutiva, de 5 de octubre de 2022; el diputado Jorge Guzmán Zepeda en reemplazo del diputado Francisco Undurraga Gazitúa, en la sesión N° 1, constitutiva, de 5 de octubre de 2022; la diputada Lorena Pizarro Sierra en reemplazo de la diputada Karol Cariola Oliva, en la sesión N° 2, de 24 de octubre de 2022; el diputado Miguel Mellado Suazo en reemplazo del diputado Miguel Ángel Becker Alvear, en la sesión N° 5, de 9 de enero de 2023; la diputada Ana María Gazmuri Vieira en reemplazo de la diputada Carolina Tello Rojas en la sesión N° 6, de 16 de enero de 2023; el diputado Miguel Ángel Calisto Águila en reemplazo del diputado Jorge Saffirio Espinoza, en la sesión N° 10, de 3 de abril de 2023 y el diputado Jorge Guzmán Zepeda en reemplazo del diputado Francisco Undurraga Gazitúa, en la sesión N° 12, de 17 de abril de 2023.

Sala de la Comisión, a 20 de abril de 2023.

M. CRISTINA DÍAZ FUNEZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión