

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE REUNIR ANTECEDENTES SOBRE 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.**

---

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 2, LEGISLATURA 370ª, CELEBRADA EN LUNES 07 DE NOVIEMBRE DE 2022, DE 13.30 A 15.00 HORAS.**

**SUMA**

1.- Se continuó audiencia con el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads.

2.- Se recibió en audiencia al Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna.

Presidió la sesión el diputado señor **Andrés Jouannet Valderrama**.

Actuó, en calidad de Abogado Secretario de la Comisión, el señor Carlos Cámara Oyarzo; como abogada ayudante, la señorita Elizabeth Cangas Shand; y como secretaria ejecutiva la señora Carolina González Holmes, todos de manera presencial.

**I. ASISTENCIA**

Asistieron, de manera presencial, los diputados integrantes señores Boris Barrera Moreno, Miguel Ángel Becker Alvear, Álvaro Cáster Fernández, Felipe Donoso Castro, Jorge Saffirio Espinoza, Luis Sánchez Ossa, Francisco Undurraga Gazitúa, y el ya mencionado presidente de la Comisión diputado Andrés Jouannet Valderrama.

Asistieron, de manera telemática, las diputadas integrantes de la Comisión señoras Emilia Schneider Videla, Catalina Pérez Salinas, Carolina Marzán Pinto, y el diputado Daniel Manouchehri Lobos.

Participaron, en calidad de invitados, el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads; y el

Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna.

## II. ACTAS

El acta constitutiva se dio por aprobada por no haber sido objeto de observaciones. El acta 2ª se puso a disposición de los diputados y diputadas integrantes de la Comisión.

## III. CUENTA

El Abogado Secretario de la Comisión informó que se recibieron los siguientes documentos para la cuenta:

1.- Nota del Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, (DGAC) señor Raúl Jorquera Conrads que asiste de manera telemática.

2.- Nota del Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna, quien asiste de manera telemática.

3.- Oficio del Secretario General de la Corporación, en que comunica el reemplazo permanente de la diputada Karol Cariola por la diputada Carolina Tello.

## IV. ORDEN DEL DÍA

**1.- Continuar audiencia con el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads.**

**2.- Recibir en audiencia al Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna.**

La exposición de los invitados y las intervenciones de los diputados constan en detalle en el acta taquigráfica confeccionada por la Redacción de Sesiones de la Cámara de Diputados, que se adjunta a continuación.

## V. ACUERDOS

No hubo acuerdos.

\*\*\*\*\*

El detalle de lo obrado en esta sesión queda registrado en un archivo de audio digital, conforme a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento<sup>1</sup>.

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 15.00 horas.

**CARLOS CÁMARA OYARZO**  
**Abogado Secretario de la Comisión**

---

<sup>1</sup> <https://www.democraciaenvivo.cl/player.aspx?id=3561&name=PROGC019404.mp4>

**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE FISCALIZAR 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**

**SESIÓN EN FORMATO MIXTO:**

(Presencial y vía telemática)

Sesión 3ª, celebrada en lunes 07 de noviembre de 2022,  
de 13:30 a 15:00 horas.

Preside el diputado señor Andrés Jouannet.

Asisten las diputadas señoras Carolina Marzán, Catalina Pérez, Emilia Schneider y Carolina Tello, y los diputados señores Boris Barrera, Miguel Ángel Becker, Álvaro Carter, Felipe Donoso, Daniel Manouchehri, Jorge Saffirio, Luis Sánchez y Francisco Undurraga.

Concurren, en calidad de invitados, el general de Aviación, director general de Aeronáutica Civil, señor Raúl Jorquera Conrads, acompañado por el jefe del subdepartamento de Transporte Público de la dirección, señor Jorge Aguirre; el fiscal de la DGAC, abogado Alberto Mena, y el jefe del Aeropuerto de Santiago de Chile, señor Juan Luis Rodríguez.

Concurre también el secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna, junto al señor David Dueñas, jefe del departamento legal de dicho organismo.

**TEXTO DEL DEBATE**

*-Los puntos suspensivos entre corchetes corresponden a interrupciones en la transmisión telemática.*

El señor **JOUANNET** (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión constitutiva se declara aprobada.

El acta de la sesión 2ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

-El señor **CÁMARA** (Secretario) da lectura a la Cuenta.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- En la sesión que realizamos hace un par de semanas no terminamos de escuchar al director general de Aeronáutica Civil, señor Raúl Jorquera Conrads, quien hoy se encuentra presente en forma telemática. Por cierto, le solicito que encienda su cámara.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, parece que teníamos un problema técnico, pero estábamos escuchando y también estábamos viendo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perfecto, ahora también los escuchamos y vemos.

Como les decía, quedaron pendientes algunas preguntas que se formularon en la sesión que realizamos hace un par de semanas y, por eso, lo citamos a esta sesión.

Dicho eso, ¿algún diputado o diputada quiere formular otra pregunta al director general de Aeronáutica Civil?

Por mi parte, sí tengo una pregunta. Llegó a mis manos un oficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil en que se señala que, el día que este avión llega, ellos habrían calculado o contabilizado 450 maletas. Sin embargo, de acuerdo con la información que recibimos después, en la Comisión de Seguridad Ciudadana, que preside Raúl Leiva, en su momento el subsecretario nos habría indicado que eran poco menos de cien.

Como entre otros, ese es uno de los puntos centrales de la discusión, quiero saber si usted puede corroborar o no esa información respecto de las maletas que ingresaron ese día al país y las maletas que salieron ese día en el avión de la empresa Conviasa.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, tal como mencioné el 24 de octubre en la Comisión de Defensa, nosotros en un principio, a través de un memorándum del primero de julio del 2022 -uno de los primeros memorándums que liberamos-, explicitamos la cantidad que usted señala, pero también quiero precisar que esas cantidades se circunscriben al contexto que previamente habíamos señalado en la página anterior, en donde se indica esa cantidad, en la cual

mencionamos que todo lo que es equipaje facturado es de competencia de otro servicio, por lo tanto, esas cantidades son aproximadas.

Me refiero, por ejemplo, se señala, leo textual: En el proceso señalado al arribo se desembarcaron ocho contenedores LD3/AKE (contenedor de maletas) con equipaje facturado.

Seguidamente, señala: (aproximadamente 450 maletas).

De ese aproximado se deriva de que la capacidad de cada contenedor es nominal y nosotros lo multiplicamos por la capacidad de cada contenedor y arrojaba un aproximado de 450 maletas. No obstante, eso debía ser confirmado por la autoridad o por el servicio competente para controlar aquella cantidad que luego fue corregida, fue mayormente explicitada por el Servicio de Aduanas, que eran 99 llegados y 183 equipos salidos, y así lo manifesté en mi asistencia del 24 de octubre.

Señalo que es una información inicial. Luego de eso no nos referimos más al tema como DGAC, porque este proceso no lo (*inaudible*) nosotros, sino que siempre hablamos de cantidades aproximadas con el desconocimiento de la limitante que tiene nuestro servicio, por no ser competente en ese proceso.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- General, le pido que me excuse por contrapregunte.

Lo que pasa es que entiendo que usted no estaba ahí en ese momento, pero la diferencia entre 450 y 99 maletas no es una cifra aproximada, ya que hay una diferencia sustancial; son cuatro veces y algo más, son cuatro veces y media más de maletas.

Lo que estamos diciendo es que ocho contenedores ocupados, por lo que calculo, porque no sé de esto, pero ocho contenedores son, fundamentalmente, para las 450 o 500 maletas que efectivamente debieran llevar esos contenedores. Por eso, seguramente, hicieron un aproximado.

Entonces, la pregunta es por qué usan ocho contenedores si solo vienen 99 maletas.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, normalmente las aerolíneas, las aeronaves tienen en sus bodegas contenedores disponibles, ya sea para traer o para llevar maletas.

Entonces, como nosotros no verificamos el interior de cada contenedor, puedo suponer que estos 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.

No tengo mayor referencia respecto de qué contenía el interior de esos contenedores, solo lo que se pueda apreciar en los videos -que así lo demuestran- del desembarco de maletas en el sistema BHS.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Claro, pero, yo insisto con mi pregunta, porque esa es una de las informaciones que nos llamó la atención, pues se trata de un documento oficial firmado por usted en el cual se señala que eran 450 maletas aproximadamente. El aproximado puede ser 470, 460, 430, pero la diferencia entre 99 y 450 es importante.

Entonces, lo que nos preguntamos en su momento fue que, si eran 87 los pasajeros que venían, estamos hablando de que cada uno traía un promedio de cinco maletas y eso llamó la atención a varios en la Comisión de Seguridad Ciudadana, donde estaba el subsecretario Monsalve, y cual, aparentemente, ese día tampoco tenía la información porque él insistió en que eran 99 maletas, aunque nosotros le señalamos esto. Como digo, él insistía en que eran 99 maletas.

Entonces, sin querer ser majadero, reitero dicha pregunta porque esa es una de las cuestiones centrales de esta comisión, en términos de que la información oficial que tenemos en un documento firmado por usted en que señala que eran -nosotros nos tenemos que remitir a eso- 450 maletas o una cifra aproximada. Sin embargo, no tenemos hoy otra información, salvo la que obtuvimos ese día en la Comisión de Seguridad Ciudadana, donde se señalaba, si no recuerdo mal, que eran noventa y nueve.

Lo otro que tampoco recuerdo, y lo vamos a corroborar, es que la salida de maletas era más o menos similar a la de entrada. O sea, habrían salido cerca de 99 maletas. Sin embargo, ahora usted nos está diciendo que eran 183.

Entonces, ahí tengo dudas razonables, en términos de la precisión o del control en los equipajes que entran en estos aviones tipo chárter o de este tipo que estamos hablando.

Por eso insisto, porque en la primera información que tenemos, y la información que me llegó, en un documento que está firmado por usted, precisa claramente el número de pasajeros y los otros datos son exactamente iguales a los que todos los otros informes han señalado respecto del avión, respecto de los 13 vuelos que se han realizado.

Todo está igual, salvo el tema de las 450 maletas que, a lo menos, nos debería llamar la atención, porque la distorsión entre 99 y 450 es muy grande y no es un aproximado. A ese respecto, quisiéramos precisar algo más porque, más allá de los contenedores que vengan, le pregunto si esos contenedores son revisados antes de bajar y cómo opera el sistema.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, sí.

A mí solo me queda insistir, en el sentido de que fue una información inicial; fueron las primeras informaciones que nosotros podríamos deducir de lo que posiblemente podría haber venido al interior de esos contenedores, en cuanto a la cantidad de maletas. Esa cantidad de 450 obedece solo a la multiplicación de la capacidad del contenedor por la cantidad de contenedores.

Luego de eso, el servicio pertinente que debe pronunciarse respecto de eso, se pronunció mediante un oficio.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- General, lo voy a interrumpir un segundo.

Dada la información que estamos discutiendo en este minuto y para continuar con esta conversación, a partir de ahora vamos a sesionar en forma secreta.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Se suspende la sesión.

**SESIÓN PÚBLICA**



*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Continúa la sesión.

Saludamos al señor Martín Mackenna Rueda, secretario general de la Junta Aeronáutica Civil, quien se encuentra acompañado por el señor David Dueñas, jefe del departamento legal de dicho organismo.

Además, agradecemos la paciencia que han tenido, ya que también estuvieron presentes durante la sesión pasada. Ustedes entenderán que estas comisiones son así. Sabemos más o menos cuándo parten, pero no si efectivamente van a poder hablar todas las personas que están esperando. Por ello, agradecemos nuevamente su paciencia.

Señor Mackenna y señor Dueñas, los saludamos y los escuchamos si tienen alguna presentación; en caso contrario, pasamos a las preguntas de los diputados.

Tiene la palabra el señor Martín Mackenna.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Muchas gracias.

Haré una breve presentación y después tienen todo el tiempo que requieran para hacer las consultas.

Primero, quiero explicarles qué es la Junta de Aeronáutica Civil y la política aerocomercial chilena.

La Junta de Aeronáutica Civil (JAC) es un servicio público dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, regido por el DFL N° 241, de 1960.

Se compone de un Consejo y de una Secretaría General, la cual dirijo. El Consejo está presidido por el ministro de Transportes y Telecomunicaciones; el director de la DGAC, don Raúl Jorquera Conrads, quien está presente en esta sesión; 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 -principalmente, en lo que dice relación con el tema que estamos explicando en este minuto-, 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° 2564, 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.

Como se ve en este mapa del mundo, esto nos ha permitido tener acuerdos con más de ochenta países de distintos grados de liberalización, y ha permitido que, como país, a pesar de nuestra ubicación geográfica lejana de los principales polos, tanto comerciales como de pasajeros del mundo, tengamos una aviación fuerte y reconocida en el continente.

Quería contarles qué tipo de acuerdos hemos estado trabajando con distintos países durante el último año, y hemos suscrito nuevos acuerdos con Austria, Cabo Verde, España y Letonia; hemos rubricado textos de acuerdos con Arabia Saudita, Bahrein, Belice, Colombia, Costa Rica, Ecuador y Reino Unido y, además, hemos tenido firmas de memorándum de entendimiento con Argentina, Jamaica y Venezuela. Estos son pasos que se han ido concretando, de negociaciones que, en general, son largas en el tiempo, que van más allá de los gobiernos, para ambos países, porque son

instrumentos de largo plazo que benefician a las personas y al comercio de los países que los firman y fomentan el turismo y el intercambio comercial entre los distintos Estados que los van asumiendo.

Específicamente sobre el vuelo del 22 de junio de 2022, de la aerolínea Conviasa, primero quiero hacer la diferenciación, que también hizo el general Jorquera en la sesión anterior, sobre lo que son los vuelos no regulares y los vuelos regulares; esto 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.

Sin embargo, en este convenio tienen un marco general en que 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 presenta 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 Junta de Aeronáutica Civil 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. Estos son los acuerdos que yo les nombré un poco antes y que Chile tiene 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, hay que señalar que se trató de un vuelo no regular, de los primeros que les expliqué, del número 13 del total de 18 que se le 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, y también han operado en el último tiempo otras aerolíneas venezolanas como Estelar y Albatros.

En abril de 2022, Chile y Venezuela suscribieron un 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, el que pudo realizarse aun si no hubiera existido un acuerdo entre Chile y Venezuela.

De todas formas, la comisión pidió información sobre el MoU, sobre el cual les puedo comentar que 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, no venezolanos; 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, y esto fue 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 año se realizó en Colombia y la mayoría de los acuerdos que firmamos como país se firmaron presencialmente en Colombia; sin embargo, Venezuela no pudo viajar y sostuvimos una reunión por videoconferencia, en la cual se terminó de negociar el acuerdo.

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.

Como expliqué anteriormente, 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 operar en esta ruta; en Chile estaba designado Latam y en Venezuela estaba designado Estelar, y por eso Conviasa debía operar por vuelos no regulares, y de esta forma lo que buscamos es que se fomente la competencia, y también permite frecuencias hasta 6 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.

Y 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.

También se nos consultó sobre las sanciones vigentes de Estados Unidos a Conviasa. Efectivamente, existen ciertas sanciones vigentes a 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.

Eso es todo.

Muchas gracias.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Muchas gracias, señor Mackenna.

Ofrezco la palabra para realizar preguntas.

Como no hay, quiero hacerle algunas consultas.

Dados los acuerdos firmados que usted señala, donde los países se comprometen a que estas líneas aéreas operen normalmente, más allá de cualquier dificultad que haya en algún contexto o coyuntura, pero, por tanto, esa oferta, a propósito de lo que usted señala, de que haya mayor competencia, sobre todo por la cantidad de venezolanos que hay en el país, a los que se les propone y promueve más ofertas, ¿es normal que una aerolínea aérea deje de volar, así como así y no pase nada? Esa es mi primera pregunta, señor Mackenna.

Tiene la palabra, señor Martín Mackenna.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, es difícil calificarlo de normal en este contexto. Sin embargo, es importante señalar que estos vuelos no están en el marco de este acuerdo bilateral, porque eran vuelos no regulares.

Ahora, en el caso de los vuelos no regulares, efectivamente sí es normal, 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 caso del vuelo del 22 junio, si vemos que pase eso, esto es, que operen una semana y otra no.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor Mackenna, si la aerolínea Conviasa tenía planificado 18 vuelos, de los cuales solo había efectuado 13 vuelos, ¿no pasa nada en nuestra regulación o, en este caso, con usted o la Junta Aeronáutica Civil (JAC) o la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)? O sea, el día de mañana, ¿podría operar nuevamente la aerolínea, más allá de que no haya cumplido con los 18 vuelos que tenía presupuestados?

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) (vía telemática).- Señor Presidente, lo que pasa es lo siguiente, no es que haya tenido 18 vuelos presupuestados; cada compañía tiene la posibilidad de realizar hasta 18 vuelos no regulares dentro de un año calendario. En este caso, era el vuelo número 13 y no estaba dentro del marco regulatorio que establece el acuerdo bilateral.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor Mackenna, entonces, estas líneas pueden realizar 18 vuelos chárter, pero si tienen una oferta con el público para 18 vuelos y hacen solo 13 vuelos y no operan los otros 5 vuelos, no pasa nada desde el punto de vista de nuestra regulación; a eso me refiero, y el próximo año pueden nuevamente ofertar 18 vuelos y hacer 7 vuelos. O sea, no hay una regulación que los obligue a cumplir con la oferta, más allá de que no son vuelos regulares -tengo claro eso-. Insisto, ¿no hay ninguna regulación que los obligue a que, si son 18 los vuelos ofrecidos, deban hacer los 18 vuelos?

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) (vía telemática).- No, señor Presidente, porque en este caso tampoco tienen solicitados 18 vuelos, que corresponde al máximo que pueden realizar en el año.

Ahora, creo que lo que usted me pregunta tiene relación con los derechos de los pasajeros, los que están regulados en el Código Aeronáutico desde el artículo 131 hacia adelante y, en ese caso, independientemente de que sea un vuelo regular o no, hay un contrato de servicios aéreos que suscribe la línea aérea con el pasajero, el cual 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. Me imagino que esa es la parte a la que se refería.

Ahora, lo relacionado con 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. Son relaciones entre las empresas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- A propósito de eso, y esta es una materia que conversamos con el general de aviación Raúl Jorquera, ¿por qué deja de prestar servicios la empresa Conviasa?

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) (vía telemática).- Hasta donde entendemos, por falta de servicios *handling* en Chile.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Frente a ese tipo de situaciones, ¿usted solo observa, no genera ningún protocolo, ninguna acción sobre esa materia? ¿Deja que esto ocurra porque se trata de una relación entre privados? Lo consulto porque, en el fondo, hay un intermediario, y me refiero al Estado, porque la gente que compra un pasaje o pretende volar o planifica sus viajes, lo hace a través de nuestros aeropuertos y nuestro sistema.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) (vía telemática).- Señor Presidente,



nosotros no podemos obligarlos a hacer un vuelo; no tenemos las atribuciones para eso. 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 proveedoras de servicios de *handling* -que son más de una, no es solo una empresa la que presta servicios de *handling* en el aeropuerto- a prestar servicios a otra compañía.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Boris Barrera.

El señor **BARRERA**.- Señor Presidente, más que hacer una pregunta, tengo la intención de conversar sobre algo muy importante o de sacar alguna propuesta para poder mejorar esa materia sobre la que usted ha hecho el punto con los dos invitados, ya que ambos han dicho que los vuelos se han visto interrumpidos porque acá no tienen quien preste los servicios ni les dé combustible, y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Junta Aeronáutica Civil (JAC) tienen como regla que el avión, antes de que viaje, tenga esos contratos y, como no los tiene, no puede viajar.

Entonces, mucha gente queda sin poder viajar y la mayor cantidad de migrantes en Chile en estos momentos son venezolanos que quieren regresar de manera segura a su país y pagando un valor que, por lo que tengo entendido, es cercano a un tercio de lo que cuestan los pasajes en las otras aerolíneas.

Entonces, cuando quiere viajar una familia completa, cuatro o cinco personas, obviamente esa es la oportunidad más económica, además, por lo que tengo entendido, eran vuelos directos entre Santiago y Caracas.

Por lo tanto, es la oportunidad para que estas personas que quieren regresar a su país lo hagan, pero no tenemos ninguna forma de colaborar con eso, sino dejar todo en las manos de los privados, a pesar de que el aeropuerto es del Estado de Chile. Es decir, las aerolíneas están ocupando toda la infraestructura, pero entre ellos se arreglan y los únicos perjudicados son las personas. A lo que voy con esto es que

ojalá en las conclusiones pudiéramos abordar este problema, porque, hasta el momento, en las sesiones que ya hemos realizado, hemos detectado que hay deficiencia en los protocolos y es algo que no solo puede suceder con este avión, sino con cualquier otro. O sea, la cuestión de fondo, es que hay problemas con los protocolos y con estas cosas que suceden, que no aseguran que las personas puedan viajar como quieren. Así que ojalá podamos considerar esta información para el informe final.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Luis Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, por su intermedio -a propósito de lo que comentó el diputado Boris Barrera-, aprovecho de preguntar al señor Martín Mackenna si en la Junta Aeronáutica Civil tienen un diagnóstico respecto de si esta es una situación particular que afectó a Conviasa o si hay algo más sistémico o macro que esté ocurriendo en el mercado de los vuelos internacionales y nacionales respecto de las empresas prestadoras de servicios en la losa del aeropuerto de Santiago, como, por ejemplo, que quizá hay menos empresas hoy día o hubo algún problema y varias quebraron, a propósito de la pandemia y de todo lo que ha ocurrido.

En el fondo, quiero saber cuál es la situación más global respecto de estas empresas prestadoras de servicios de *handling* y otras más y si, efectivamente, es el diagnóstico de la Junta Aeronáutica Civil que existe una necesidad de que quizás deba venir a suplir el Estado o hay que cambiar las condiciones de licitación de estos servicios. Quizá se trate de algo en lo cual nos podríamos involucrar desde el Congreso.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Martín Mackenna.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) (vía telemática).- Señor Presidente, efectivamente, de acuerdo con lo que comentaron los diputados Barrera y Sánchez, puedo decir que en Chile se transportaron, por ejemplo, en 2019, más de 26 millones de pasajeros, que se está recuperando respecto de la pandemia, y nunca habíamos

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, que es algo que no sabemos. Lo que sí puedo comentar es que, en el caso de las compañías venezolanas, hemos 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, pero, en general, no hemos tenido nunca un problema de estas características ni hemos diagnosticado un problema en el aeropuerto de Santiago de esta naturaleza.

El señor **JOUANNET**, don Andrés (Presidente).- Gracias, señor Mackenna.

¿Cómo viajan hoy los venezolanos? ¿Hay vuelos directos? Porque estos acuerdos que mencionó trataban un poco de "romper -excúseme la expresión- un poco el monopolio de dos líneas aéreas: Latam Airlines y otra", cuyo nombre no recuerdo.

En la actualidad, ¿cuántos vuelos regulares y no regulares hay hacia Venezuela? ¿Conviasa realiza o ha realizado escalas previo a este vuelo o siempre han sido vuelos directos?

Tiene la palabra, señor Mackenna.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, no tenemos conocimiento de una conexión directa entre Venezuela y Chile. Conviasa tenía estos vuelos no regulares que dejaron de operar. El último que operó fue el 22 de junio.

Por su parte, 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 Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), y todavía no ha realizado ese trámite.

Por lo tanto, los dos operadores que hoy podrían realizar vuelos directos entre Chile y Venezuela son Latam Airlines y Estelar, pero no están operando vuelos regulares.

Sin embargo, eso no quiere decir 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.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor Mackenna, quiero preguntarle si en los vuelos de los años anteriores y del presente año Conviasa realizó escalas, porque este MoU que usted señala era para ver la posibilidad de hacer escalas hacia Venezuela o desde Venezuela a Chile, por ejemplo, en Miami, Perú o Ecuador. ¿Realizó escalas o siempre fueron vuelos directos?

Tiene la palabra, señor Mackenna.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, todos los últimos vuelos de los que tenemos conocimiento fueron directos. Aun así, si quiere, puedo enviarle por oficio el listado de todos los vuelos anteriores en detalle, pero los 12 anteriores a este año fueron directos y operados con Airbus A340-642, es decir, con características similares al vuelo del 22 de junio.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Muchas gracias.

Para formular preguntas, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Señor Mackenna, reitero nuestro agradecimiento por su paciencia, pues la sesión pasada no pudimos conversar con usted y hoy estuvo un rato postergado porque estábamos en sesión secreta. Agradecemos a usted y al señor Dueñas por su asistencia, vía remota, a la presente sesión.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, muchas gracias y muy buenas tardes.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Diputado Francisco Undurraga, antes de que usted llegara, tratamos el tema de las maletas. Ese es un tema -y lo discutiremos después- que, a mi juicio, quedó muy poco claro.

Además, estamos pidiendo información vía oficios a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), la que, seguramente, llegará la próxima semana junto con toda la información que pedimos respecto de la lista de pasajeros u otros antecedentes que pedimos la semana pasada.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, me disculpo por llegar tarde, pero, lamentablemente, fue complicado salir de Santiago.

Quiero solicitar que invitemos a los operadores o prestadores de servicios de esta línea aérea porque me interesa saber si le adeudan dinero y si el contrato sigue vigente, entre otras cosas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor diputado, reafirmo su planteamiento, porque le preguntamos al general Jorquera y él sostuvo que las empresas Agunsa y Esmax, unilateralmente, habrían dejado de prestar servicios a Conviasa.

También quiero recordar que, en su oportunidad, el subsecretario Monsalve dijo -y quiero ser superresponsable con lo que voy a señalar- que "había habido presiones de Estados Unidos para que esto ocurriera". Quiero verificar esa información y por eso es importante que concurren estas dos empresas, tanto Agunsa como Esmax.

Tiene la palabra el diputado Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, solo quiero comentar que el general explicó que la responsabilidad, cuando le hablamos de los contenedores, de las maletas y de la revisión, era del Servicio Nacional de Aduanas. Por lo tanto, estimo que debiese estar presente un representante de dicho servicio.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor diputado, para la próxima semana citamos a representantes del Servicio Nacional de Aduanas y de la Policía de Investigaciones de Chile y para subsiguiente invitaríamos a los representantes de Agunsa y Esmax. Luego, iremos viendo a quiénes invitar.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 15:00 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,**

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.