**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE**

**FISCALIZAR LOS ACTOS DE GOBIERNO RELATIVOS A LAS OPERACIONES DE LA**

**AEROLÍNEA ESTATAL VENEZOLANA CONVIASA EN CHILE (CEI 10)**

Luego de las 9 sesiones celebradas por la Comisión Especial Investigadora, en la que se recibieron diversos invitados, respecto de los antecedentes que pasamos a exponer, recabamos las siguientes conclusiones:

1. Con fecha 06 de junio de 2022 aterrizó en Buenos Aires -Aeropuerto Ezeiza- un avión Boeing 747 de la Aerolínea venezolana EMTRASUR, matrícula, YV3531. Esta aeronave había sido adquirida meses antes a la aerolínea iraní Mahan Airlines. El avión y su tripulación fueron retenidos en Argentina por supuestos nexos terroristas, a solicitud de la Fiscalía Argentina. Dos de sus tripulantes fueron acusados de pertenecer a “Fuerza Quds”, una división de la Guardia Revolucionaria Islámica del Ejército de Irán encargada de operaciones en el exterior. Estados Unidos acusó que, la aerolínea iraní y sus tripulantes realizaban transporte de armas y otros elementos para grupos terroristas.
2. El avión retenido en Buenos Aires opera bajo la aerolínea venezolana EMTRASUR. Por su parte, la línea aérea CONVIASA opera vuelos charter en nuestro país, en virtud de un memorándum de entendimiento, el 6 de abril de 2022, entre la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y el Instituto de Aeronáutica Civil de Venezuela (INAC).

Los tripulantes (iraníes y venezolanos), incluido el piloto iraní de EMTRASUR, retenidos en Buenos Aires fueron liberados el pasado mes de octubre, a causa de falta de mérito de su procesamiento y fue autorizada su salida de Argentina. Se declaró falta de pruebas para procesarlos por el delito de financiar actividades terroristas o presunto espionaje. El Boeing 747 de EMTRASUR permanece embargado en Argentina por solicitud de la Justicia de Estados Unidos, a pesar de que el juez de la causa dejó sin efecto el secuestro de la aeronave.

1. En nuestro país, los venezolanos representan el mayor grupo de extranjeros en Chile, casi medio millón de personas. Por lo que no es extraño que exista una aerolínea venezolana que busque conectar los dos países, dadas las escasas aerolíneas que vuelan a Caracas.

Es efectivo que CONVIASA se encuentra sancionada por Estados Unidos. Esta es una sanción de aquel gobierno que no es vinculante para nuestro país.

En lo relativo al avión de CONVIASA se trata de un AIRBUS 340-462, Matricula YV3533 de Venezuela, que aterrizó en Chile el 22 de junio de 2022, vuelo N° VCV3790, desde Aeropuerto Simón Bolívar Intl (CCS), Maiquetía, Venezuela destino Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), Santiago, Chile, cuyo objetivo era vuelo comercial de transporte de pasajeros, con 17 tripulantes.

Respecto al vuelo anteriormente descrito, los 89 pasajeros fueron ingresados al país sin observaciones, cumpliéndose los protocolos de rigor; misma situación para aquellos pasajeros que salieron del país en ese avión. Durante el proceso de entrevuelo no se desembarcó ni se embarcó carga; sólo se realizó el procedimiento de descarga y carga de las maletas de los pasajeros. El equipaje de salida y llegada fue sometido a la verificación de máquinas de rayos X, como parte del procedimiento de rutina, sin observaciones que destacar. De regreso a Venezuela fueron embarcados 135 pasajeros más los 17 tripulantes.

1. Con estos antecedentes a la vista y en relación al objeto de la Comisión Especial Investigadora, concluímos, en primer lugar, que se descarta cualquier tipo de responsabilidad que pudiera derivar de actos de Gobierno respecto a la operación de la aerolínea estatal. El vuelo fue correctamente fiscalizado y supervisado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, Junta de Aeronáutica Civil, Servicio Nacional de Aduanas, Policía de Investigaciones de Chile, Policía Internacional del Aeropuerto Arturo Merino Benitez. Además, los organismos señalados cumplieron todos los protocolos aplicables a vuelos con estas características.
2. En segundo lugar, concluimos, que tal como se ha dejado de manifiesto también por la justicia Argentina, no existe un supuesto vínculo entre los aviones iraníes, el origen venezolano de la aerolínea CONVIASA y delitos terroristas. Siendo absolutamente desestimada también la relación entre los vuelos YV3531 aterrizado en Argentina y el vuelo matrícula YV3533 que aterrizó en Chile en lo expuesto en la Comisión Investigadora, donde no se presentaron pruebas sobre el presunto vínculo que originó esta Comisión.
3. Sin perjuicio de lo anterior, se vislumbraron algunas deficiencias en los protocolos que siguen estos vuelos. Uno de los puntos más complejos fue la diferencia entre el número de maletas que se informó por los diferentes invitados a la Comisión Investigadora. Lo que develó una falta de información precisa derivada de los protocolos, lo anterior nos lleva a una tercera conclusión, respecto de la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad ya que un caso real de riesgo de ingreso de personas que hayan cometido delitos terroristas, dichos protocolos podrían ser muy débiles, si a esto le sumamos la crisis debido al aumento de delitos de narcotráfico es un tema a evaluar. Esto ha quedado en evidencia, al contrastar la información entregada por los diversos invitados, donde más allá de asegurar la correcta aplicación de los actuales protocolos existentes, difieren las versiones respecto de la cantidad de maletas que el vuelo en comento, efectivamente, transportó. Por su parte, la Directora Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb señaló que el avión transportó 99 maletas, no obstante, los representantes de Agunza declararon que existían 97 maletas en transporte. Si bien el número es mínimo, da cuenta de deficiencias en los protocolos.

Asimismo, se puede observar la existencia de alertas tempranas, categorías de vuelos de alto riesgo y distintos protocolos de registro, que incluyen la categoría “sin novedad” en cuyo caso el registro es menos exhaustivo. Esto último, en relación a la alta cantidad de vuelos que promediaba los 550 según se expuso en Comisión.

*“Aclaró que la declaración habla de 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 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 lo que pasa por equipaje de mano en general, 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.”* **Directora Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb .**

***“****También, acompañaron un resumen de lo que fue 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”* **Representantes de AGUNSA, señores Cesar Marabolí,** , **Raúl Mera y Fernando Carrandi.**

1. Concluimos, en cuarto lugar, que como consecuencia de la existencia de un bloqueo comercial, se han impedido los viajes de los ciudadanos y ciudadanas venezolanas en aerolíneas CONVIASA, aun en vista de que Chile tiene vigente un convenio suscrito para facilitar el transporte de pasajeros venezolanos debido a la alta población migrante presente en el país, en dicho sentido, se habían comprometido 18 viajes chárter que no pudieron ser ejecutados a consecuencia de la falta de proveedores.

Respecto de la operación de Conviasa, del 22 de junio de 2022, se trató de un vuelo no regular, el 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 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, el que pudo realizarse aun si no hubiera existido un acuerdo entre Chile y Venezuela. Es menester señalar, además, que las negociaciones de este acuerdo comenzaron en el año 2017.

*“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.*

*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.”* **Señor Martín Mackenna Rueda, Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC)**

*“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”* **Señor Martín Mackenna Rueda, Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC)**

*“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 países que también tienen sanciones con el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, como Irán, etcétera. 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.”* **Representantes de AGUNSA, Fernando Carrandi.**

Si bien, es claro que las empresas privadas tienen derecho a establecer sus relaciones comerciales en el marco de sus expectativas comerciales. Chile tiene la potestad de prohibir o mantener el tránsito a países con quienes mantenemos relaciones diplomáticas es del Gobierno y que en este caso existe un convenio de vuelos comprometidos, que no se ha cumplido, en razón de este cambio en la política comercial. A este respecto, concluimos finalmente que los protocolos de licitación de concesiones deben incorporar cláusulas que permitan hacer efectivas las políticas llevadas adelante por el Estado de Chile y que no dependan del devenir comercial o las políticas internacionales extranjeras.

**Sr. Boris Barrera Moreno**

**H. Diputado de la República**