**COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA**

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

**AEROLÍNEA ESTATAL VENEZOLANA CONVIASA EN CHILE**

**VUELO DEL DÍA 22 DE JUNIO 2022**

Conforme a las 9 sesiones celebradas por la Comisión Especial Investigadora, en las que se recibieron a diversos invitados y respecto de los antecedentes se exponen las siguientes conclusiones:

1.- Que, conforme lo señalado por el General Raúl Jorquera Conrads, Director General de Aeronáutica Civil (DGAC) la empresa Conviasa presenta vuelos a nuestro territorio 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, son 152 operaciones que corresponden a 76 vuelos, principalmente al aeropuerto Arturo Merino Benítez, y una operación a la ciudad de Antofagasta y en el año 2022 arribaron sólo 13 vuelos al aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, o sea, realizaron 13 despegues y 13 aterrizajes, lo que suma 26 operaciones.

2.- Que, con relación al vuelo Conviasa, del día 22 de junio, Airbus A340-642. El vuelo Maiquetía–Santiago–Maiquetía vuelo N° VCV3790 **operación normal de 12,4 horas, de un vuelo no regular. Arribando a las 14:29,** y conforme al manifiesto de embarcaron en Venezuela 89 pasajeros los que ingresaron al país, controlados por la PDI departamento de Policía Internacional donde no hubo observaciones, cumpliéndose los protocolos de rigor. Se señaló además que durante el proceso de no se desembarcó ni se embarcó carga; sólo se realizó el procedimiento de descarga y carga de las maletas de los pasajeros, los que fueron revisados por Aduanas y SAG en máquinas de rayos X, como parte del procedimiento de rutina, sin observaciones que destacar. Se embarcaron luego de permanecer en losa por espacio de 3 horas 135 pasajeros incluyendo los 17 tripulantes, **despegando a las 17:29**

3.- Que, efectuadas las consultas la tripulación también queda circunscrita a estos controles; es decir, si la tripulación llega o sale, también sigue más o menos la misma mecánica de los pasajeros, todo eso está encaminado a la detección de elementos peligrosos que puedan producir situaciones de interferencia ilícita o peligrosa para el resto del vuelo. Lo que en este caso en particular no ocurrió por cuanto la tripulación (17 personas) nunca descendió del avión, o al menos no fueron controlados ni por la PDI, ni por Aduanas ni el SAG; como tampoco el avión fue revisado por ninguna autoridad aeroportuaria.

 Con relación a esto no se puede asegurar ni descartar que ningún integrante la tripulación descendió del avión en mención, y en el ámbito de la presunción 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 eso, a asegurar que la aeronave esté Aero navegable antes del próximo despegue, pudiendo también especulativamente inferir de aquello que pudieron tomar contacto con personal de tierra sin ser controlados. En este punto se hace mención que, sobre el personal en losa, se indicó que efectivamente hay extranjeros y para que ellos accedan a trabajar en esta empresa se les hace una revisión de antecedentes, pasaporte, deben tener visa de trabajo y se realiza todo un seguimiento, y 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, situación que en el caso de Venezuela es extremadamente discutible toda vez que los antecedentes que solicita la PDI demoran meses en responder, al no existir información fidedigna entregada por los organismos competentes en ese país.

4.- Que, se estableció que, la supervisión del ingreso de estos trabajadores a las áreas estériles, a las áreas seguras, sí 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. Se logró determinar que se revisan los antecedentes de los trabajadores que tienen acceso a la losa, y **no se puede negar que haya alguna falencia en cuanto a la integridad de esa información**, pero si se observa la visa de trabajo, se solicitan papeles de antecedentes y, lisa y llanamente, no aparecen los antecedentes, no existe objeción en ese sentido.

5.- Que se logró establecer que los 89 pasajeros controlados arribados se desembarcaron ocho contenedores LD3/AKE (contenedor de maletas) con equipaje facturado, con aproximadamente **450 maletas**. Ese aproximado se deriva de que la capacidad de cada contenedor es nominal y se multiplica 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 resultaron ser **99** llegados y 183 equipos salidos. Agregó que se puede 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. En este sentido la información total de la cantidad de maletas que fueron controladas no quedó del todo bien definida, tomando en consideración que se señaló que no venía “carga” extra.

Ahora bien, esto evidencia graves fallas en los protocolos que siguen estos vuelos ya la diferencia entre el número de maletas que se informó por los diferentes invitados a la Comisión Investigadora, arrojó una poco e imprudente claridad de la información ya que estas fallas en la seguridad ya que se podría inferir con fundadas sospechas que se hayan ingresados más equipajes de los controlados, dejando al país vulnerable en materias de terrorismo y narcotráfico. Por su parte, la Directora Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb señaló que el avión transportó 99 maletas, no obstante, los representantes de Agunsa declararon que existían 97 maletas en transporte, esta sólo diferencia agudiza la celeridad y objetividad del control pudiendo a ciencia cierta ser aún más la diferencia ya que nadie tiene certeza real y concreta de lo que se controló.

Extracto de lo señalado: ***“****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.

6.- Que, la aerolínea Conviasa se habían comprometido 18 viajes chárter que no pudieron ser ejecutados a consecuencia de la falta de proveedores 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 proveedoras de servicios de handling, que son más de una, a prestar servicios a otra compañía. Lo que será suplido por un por 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

7.- Que, en lo que respecta a esta vuelo, no fue considerado de alto riesgo ya que otros vuelos 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 a la cantidad 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 bastante regular 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

 Este vuelo en particular no fue revisado y a nadie le llamó la atención que la tripulación permaneciera en el avión por casi tres horas, no hacen ingreso legal al país, por lo que, más que mantenerse en la manga, dichas personas no pueden sobrepasar la zona que implica el paso por Migración. Por lo tanto, permanecieron hasta el sector de la sala.

8.- Que, conforme lo señala el Director General de la PDI Sergio Muñoz Yáñez, 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. 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 Dirección General de Aeronáutica Civil. 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 despega, 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 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. Manifestó que no tiene la certeza si la tripulación bajó del avión sin ser controlada contestó que fiscalizar el ingreso o egreso del avión, específicamente, el flujo de pasajeros, le corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil (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.

**Conclusión**

1. Se mantiene las sospechas respecto al actuar de Conviasa y sus vínculos con EMTRASUR, así como respecto a la cooperación respecto a la aviación comercial entre la República Bolivariana de Venezuela y la República Islámica de Irán.
2. Queda demostrado que no existió ningún control a las identidades de los pilotos y su tripulación. Siendo controversial el hecho que una vez que ingresan al espacio aéreo chileno estos pilotos no tuviesen ningún inconveniente con el idioma para comprender las instrucciones del controlador aéreo en Arica e Iquique, como tampoco para aproximar a la pista aérea del AMBE, no obstante para despegar tuvo problemas al confundir la dirección y señalética la que es universal y la tripulación señaló que se trataba de instructores, queda por ello en la duda razonable que se trataba de pilotos distintos? ¿O de una tripulación distinta? ¿Que nadie se percató? Con interrogantes que no pueden ser dilucidadas toda vez que no se logró identificar a la tripulación, por lo tanto, existe la posibilidad de que tripulantes iraníes hayan formado parte de esta, lo que tendría importantes implicaciones de seguridad. Reconocemos, sin embargo, que esto no resulta demostrable a partir de los testimonios y evidencias disponibles.
3. Sin duda la falta de anticipación a los eventos por parte del Ministerio de Interior, quien debería haber alertado a tiempo a la Policía de Investigaciones las posibles implicancias del vuelo de Conviasa, pasadas ya dos semanas del incidente en Argentina. De haberse alertado a tiempo y por tratarse de un vuelo de alto riesgo el avión podría haber sido revisado en forma completa y su tripulación controlada e identificada.
4. Sin duda que se advierte una preocupante falta de coordinación entre las diferentes Instituciones y organismos del estado encargados de la seguridad en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, así como una escasa cooperación en términos de información y compromiso por la soberanía nacional.
5. Conforme las mismas declaraciones recogidas podría haber no solo descendido la tripulación y haber interactuado con personal de tierra del cual no se especificó la nacionalidad de los controladores terrestres ni de quienes efectúan el carguío del combustible, el retiro de maletas o equipajes etc., toda vez que se está frente a tripulantes de países expertos en inteligencia, insurgencia y terrorismo internacional a gran escala, que frente al débil control terrestre evidenciado en la cantidad de vuelos que realizó la línea aérea Conviasa les era muy fácil vulnerar. Cabe entonces hacer la siguiente consulta por qué dejaron de operar después del episodio descrito latamente con fecha 22 de junio, claramente la respuesta es simple el siguiente vuelo sería declarado como de alto riesgo por lo que las operaciones serían vigiladas en forma rigurosa y su tripulación se arriesgaba a ser identificada.
6. Resulta en sí de toda relevancia que existan protocolos que obliguen en post de la seguridad nacional compartir datos e identificar errores para que las cifras que se entreguen sean única y objetiva, evitando futuras discrepancias, con un orden jerárquico más claro, debiendo a mi juicio ser la DGAC quien sea el coordinador para realizar el control cruzado.
7. Resulta contradictorio además que tratándose de una frontera aérea se mantenga contratos de trabajos a ciudadanos extranjeros en áreas restringidas y tan sensibles para información de carácter de inteligencia, el riesgo del Estado de Chile en entregar abiertamente la posibilidad de que extranjeros obtengan información sensible es al menos un llamado de alerta ante riesgos de infiltración externa de países cuyas instituciones se encuentran intervenidas o resultan poco fiables, como es el caso particular de la República Bolivariana de Venezuela.

MIGUEL BECKER ALVEAR

Diputado