

**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° 12, LEGISLATURA 371ª, CELEBRADA EN LUNES 17 DE ABRIL DE 2023, DE 15:06 A 15:58 HORAS.**

**SUMA**

La Comisión votó las conclusiones y proposiciones sobre la investigación que habrá de incluir en su informe. Se designó diputado informante al Presidente, señor Andrés Jouannet Valderrama.

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

Actuó, en calidad de abogada secretaria de la Comisión, la señora María Cristina Díaz Fuenzalida; como abogada ayudante, la señora Macarena Correa Vega, y como secretaria ejecutiva la señora Carolina González Holmes, todas de manera presencial.

**I. ASISTENCIA**

Asistieron de manera presencial las diputadas Chiara Barchiesi Chávez y Carolina Tello Rojas, y los diputados Miguel Ángel Becker Alvear, Álvaro Carter Fernández, Felipe Donoso Castro, Andrés Jouannet Valderrama y Jorge Saffirio Espinoza. El diputado Francisco Undurraga Gazitúa fue reemplazado por el diputado Jorge Guzmán Zepeda.

Asistieron de modo telemático las diputadas Carolina Marzán Pinto y Emilia Schneider Videla y los diputados Boris Barrera Moreno y Daniel Manouchehri Lobos.

**II. ACTAS**

El acta 10ª se dio por aprobada por no haber sido objeto de observaciones. El acta 11ª se puso a disposición de los diputados y diputadas

integrantes de la Comisión.

### III. CUENTA<sup>1</sup>

Se recibieron los siguientes documentos para la cuenta:

1.- Nota de la Bancada del Partido Evólopi por la cual comunica que el diputado Francisco Undurraga será reemplazado por el diputado Jorge Guzmán. **SE TOMÓ CONOCIMIENTO.**

2.- Nota de la Bancada Unión Demócrata Independiente, por la cual comunica que el diputado Juan Antonio Coloma Álamos reemplazará al diputado Felipe Donoso Castro. **SE TOMÓ CONOCIMIENTO.**

### IV. ACUERDOS

Se acordó por unanimidad de los diputados y diputadas presentes:

1.- Oficiar al Presidente de la Cámara de Diputados con el objeto de solicitarle recabar el acuerdo de la H. Sala en orden a poner término a las sesiones mixtas, exigiendo la asistencia presencial de los diputados y diputadas a las Comisiones.

2.- De acuerdo a lo establecido en el artículo 318 N° 6 del Reglamento de la Corporación, proponer a la Sala remitir copia del informe a las siguientes autoridades y organismos:

- Ministerio del Interior y Seguridad Pública.
- Ministerio de Defensa Nacional.
- Servicio Nacional de Aduanas.
- Junta de Aeronáutica Civil.
- Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Director General de la Policía de Investigaciones de Chile.
- General Director de Carabineros de Chile.
- Comandante en Jefe del Ejército de Chile.
- Comandante en Jefe de la Armada de Chile.
- Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Se hizo presente que, 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.

---

<sup>1</sup> [https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=275137&prmTipo=DOCUMENTO\\_COMISION](https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmID=275137&prmTipo=DOCUMENTO_COMISION)

## V. ORDEN DEL DÍA

Iniciando la Orden del Día, la secretaria de la Comisión procedió a dar lectura a la propuesta que recogió y refundió algunas de las conclusiones y recomendaciones presentadas por las diputadas Chiara Barchiesi Chávez y Catalina Pérez Salinas y por los diputados Boris Barrera Moreno, Miguel Ángel Becker Alvear, Andrés Jouannet Valderrama (Presidente) y Francisco Undurraga Gazitúa, lográndose consenso sobre ciertas modificaciones que se introdujeron en su texto, a solicitud de algunos de sus integrantes, del siguiente tenor:

### **“PROPUESTA DE CONCLUSIONES 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.**

#### **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 Boing 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 Conviasa 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.

**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.”.

El diputado **Álvaro Carter** propuso agregar un párrafo final a la primera recomendación, 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.

A continuación, se puso en votación el texto propuesto, con excepción del párrafo sugerido por el diputado Álvaro Carter, el que resultó **aprobado 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.

Se designó **DIPUTADO INFORMANTE** al Presidente de la Comisión, señor **ANDRÉS JOUANNET VALDERRAMA**.

\*\*\*\*\*

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.

El video de la sesión completa se encuentra disponible en la siguiente dirección:

<https://www.camara.cl/prensa/Reproductor.aspx?prmCpeid=3561&prmSesId=74417>

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 15.58 horas.

**MARÍA CRISTINA DÍAZ FUENZALIDA**  
**Abogada Secretaria de Comisiones**