

**INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE ANALIZAR LAS PRESUNTAS COMISIONES INDEBIDAS QUE SE HABRÍAN PAGADO EN EL MARCO DE LA COMPRAS DEL GOBIERNO DE CHILE DE 25 AVIONES MIRAGE A BÉLGICA Y DE 200 TANQUES LEOPARD I A HOLANDA.**

---

**HONORABLE CAMARA:**

Vuestra Comisión Especial Investigadora encargada de analizar las presuntas comisiones indebidas que se habrían pagado en el marco de la compras del Gobierno de Chile de 25 aviones Mirage a Bélgica y de 200 tanques Leopard I a Holanda, pasa a informaros sobre la materia referida en el epígrafe.

**I.- COMPETENCIA DE LA COMISIÓN, AL TENOR DEL ACUERDO DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS QUE ORDENÓ SU CREACIÓN.**

La Cámara de Diputados, en su sesión 131ª, celebrada el 3 de marzo de 2009, ante la petición formulada por 50 señores diputados y señoras diputadas, de conformidad con lo preceptuado en la letra c) del número 1 del artículo 52 de la Constitución Política de la República, acordó, por unanimidad, “la creación de una Comisión Especial Investigadora de las presuntas comisiones indebidas que se habrían pagado en el marco de la compra de los 25 aviones Mirage que el gobierno chileno hizo a Bélgica. Para estos efectos la Comisión tendrá un plazo de 90 días desde su constitución.”.

Por otra parte, la Corporación, en su sesión 59ª, celebrada el 5 de agosto del presente año, ante la petición formulada por 48 señores diputados y señoras diputadas, de conformidad con la disposición constitucional citada precedentemente, acordó, por unanimidad, se constituya una Comisión Especial Investigadora cuya integración sea la misma que hoy tiene la Comisión que actualmente investiga las presuntas comisiones indebidas que se habrían pagado en el marco de la compra de los 25 aviones Mirage que el gobierno chileno hizo a Bélgica, para investigar los hechos similares acontecidos en la adquisición de los tanques Leopard.

Para estos efectos la Comisión tendrá un plazo de 60 días.”.

\*\*\*\*\*

## II.- ANTECEDENTES GENERALES.

### 1.- Introducción.

#### A.- Caso Mirage.<sup>1</sup>

El impacto político del llamado “Caso Mirage”, que derivó en el procesamiento del ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General (R) Ramón Vega, y de otros tres oficiales en retiro, ha producido una serie de reacciones en los ámbitos político y militar, junto con poner en tela de juicio los procesos de compra de armamentos por parte de las Fuerzas Armadas.

Ello luego que una investigación judicial llevada a cabo por el juez Omar Astudillo, determinara la existencia de supuestas comisiones ilícitas en la compra de 25 aviones “Mirage”, realizada por el Gobierno de Chile a su par belga entre 1993 y 1994, época en que el General Vega era la máxima autoridad de dicha rama castrense.

En su resolución, el juez Astudillo procesó como autor de malversación de caudales públicos al ya citado General (R) Ramón Vega, y como cómplices a otros tres uniformados -los Generales (R) Jaime Estay Viveros y Florencio Dublé Pizarro, y el Coronel (R) Luis Bolton Montalva.

De acuerdo al magistrado, en la compra de las referidas aeronaves, de los US\$ 109 millones que costó la transferencia, 15 millones de dólares se habrían destinado a comisiones ilícitas. En concreto, la acusación que recae sobre Vega señala que, con dineros provenientes de la transacción, el uniformado (R) habría efectuado operaciones bancarias en beneficio de sus dos hijas, del cónyuge de una de ellas y de su hijo, por un valor que llegaría a los US\$ 2.895.037.<sup>2</sup>.

En el caso del General (R) Estay, los resultados de la investigación consignaron que, en su cargo de Comandante del Comando Logístico de la FACH, intervino en los actos preparatorios del contrato de compraventa, en las negociaciones y en la suscripción del mismo, marco en el cual habría recibido dineros por un monto del orden de los US\$ 65 mil.

De igual forma, el General (R) Florencio Dublé, quien también ejercería como Comandante del Comando Logístico de la FACH, habría sido responsable de recibir el material junto a US\$ 60 mil, idéntica cifra que se le imputa al Coronel (R) Luis Bolton, quien se desempeñaba como jefe de la División de Sistemas de Armas de la FACH.

Entre las conclusiones del trabajo del juez Astudillo, se estableció un beneficio directo o indirecto de oficiales de la FACH producto de esta transacción, situación que no sólo desembocó en el procesamiento de los oficiales ya mencionados, sino que puso en tela de juicio el proceder de las propias

---

<sup>1</sup> Minuta “Síntesis del caso Mirage”, elaborada por la Biblioteca del Congreso Nacional.

<sup>2</sup> “Ministro revela compleja trama de pagos ilegales en compra de aviones Mirage belgas”. El Mercurio, 20-01-2009. Disponible en <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={439dd468-d861-469f-ba55-277e96897177}>.

Fuerzas Armadas en la compra de unidades militares para sus procesos de renovación de material bélico.

a) La conexión belga.

La raíz de este caso se remonta a comienzos de los años 1990 cuando, conforme a los habituales procesos de cambio de unidades de combate, la FACH decidió adquirir una flota de aviones “Mirage”, operación que contó con la anuencia de la administración del ex Presidente Patricio Aylwin.

Sin embargo, al poco tiempo estalló en Bélgica un escándalo por la compra fraudulenta de helicópteros italianos “Augusta” por parte de la Fuerza Aérea de ese país. Las acusaciones recayeron en el General Jacques Lefebvre, por entonces Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea belga y, años más tarde, dueño de una compañía de comercio internacional de armas.

Sería el propio General Lefebvre quien, en 1995 y tras una indagatoria por la venta ilegal de armas al Medio Oriente, el encargado de revelar que parte del dinero que los belgas pagaron por concepto de “comisiones” en la compra de los Mirage, había sido destinado a militares chilenos. Lefebvre se suicidaría ese mismo año<sup>3</sup>.

b) Del General Vega al General Ortega.

La figura del General Ramón Vega adquirió notoriedad pública en 1991, al suceder como Comandante en Jefe de la FACH al General Fernando Matthei.

Como máxima autoridad de la institución, le correspondió avanzar en la profesionalización de esta rama castrense y estar al frente de la toma de decisiones en cuanto a reemplazo de armamentos.

En 1995 pasó a retiro y, tres años más tarde, asumió como Senador Designado, cargo que ejerció hasta 2004.

Tras su salida de la institución fue sucedido en el cargo por el General del Aire, Fernando Rojas Vender (1995-1999), quien también enfrentó graves acusaciones de parte del Senador Nelson Ávila (en aquel entonces Diputado), por supuestas irregularidades con franquicias tributarias en la importación de bienes al país.

Posteriormente, la FACH sería comandada por el General del Aire Patricio Ríos Ponce (1999- 2002), quien renunciaría antes de concluir su mandato, por acusaciones en la adquisición de helicópteros estadounidenses “Bell 412”, compra que se habría efectuado desde la Comandancia en Jefe y no desde el Comando Logístico de la institución.

---

<sup>3</sup> *Ibid.*

Con la abrupta renuncia del General Ríos se produciría una drástica renovación en el Alto Mando institucional, bajo la comandancia del General del Aire Osvaldo Sarabia Vilches (2002-2006), el que sería sucedido por el actual Comandante en Jefe, General del Aire Ricardo Ortega Perrier.

#### B.- Caso Leopard.<sup>4</sup>

La adquisición de una partida de 202 tanques Leopard I para el Ejército, comenzó a gestarse el año 2005, cuando se produjeron los primeros contactos con el Ejército Real Holandés. Holanda buscaba vender sus tanques, pues había suscrito un acuerdo de desarme de la Organización del Atlántico Norte, OTAN. De esta forma, los vehículos militares se ofertaron a un precio de US\$ 350 mil por unidad, lo que hizo que los costos totales de la operación llegaran a US\$ 80 millones. La decisión de compra se adoptó en diciembre de 1997, siendo suscrito el contrato al año siguiente.

En mayo pasado, trascendió a la luz pública que la Fiscalía Oriente llevaba adelante, desde 2007, una indagatoria por el presunto pago de comisiones a civiles y militares, a raíz de la compra, por parte del Estado chileno, de 202 tanques Leopard I a Holanda, el año 1998. De acuerdo a los antecedentes conocidos, la Brigada de Lavado de Activos de la Policía de Investigaciones había detectado traspasos de dineros en cuentas de militares vinculados a la operación hasta el año 2005. Según la información, durante la venta de los tanques la empresa intermediaria del negocio –la firma holandesa *RDM Technology*- habría pagado US\$ 7,5 millones a altos mandos del Ejército a través de Guillermo Ibieta, gestor chileno de la compra de los Leopard<sup>5</sup>.

La compañía holandesa confirmó el pago de US\$ 1,6 millones a una sociedad representada por el ex albacea del General (R) Augusto Pinochet, el abogado Óscar Aitken, quien a su vez ha reconocido que asesoró legalmente a la empresa holandesa en la venta de los tanques.

La investigación de este caso ha sido dirigida por el ministro Manuel Valderrama, cuyas indagaciones le han conducido hasta el ex secretario privado de Pinochet, Brigadier (R) Gustavo Latorre, y al ex director de la Fabrica y Maestranzas del Ejército de Chile, Famae, General (R) Luis Iracabal Lobo, a quienes se acusa de haber recibido US\$ 600 mil tras la compra<sup>6</sup>. De hecho, el 23 de mayo el magistrado inició una serie de interrogatorios por los presuntos ilícitos asociados a esta operación, tomando declaración a Iracabal y al General (R) Guillermo Garín, ex Vicecomandante en Jefe del Ejército, y quien entonces dirigiera el comité de adquisiciones que aprobó la compra de estos vehículos militares<sup>7</sup>.

Una semana más tarde, sería el turno de Guillermo Ibieta, representante de empresas de armamentos y sindicado como el “gestor chileno”

<sup>4</sup> Minuta “Caso Leopard”, elaborada por la Biblioteca del Congreso Nacional.

<sup>5</sup> “Fiscalía Oriente investiga presuntos pagos de comisiones en compra de tanques Leopard I”. 05-05-2009. Información disponible en <http://blogs.elmercurio.com/cronica/2009/05/05/fiscalia-orienta-investiga-pre.asp>.

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> “Ministro interroga a generales (r) por caso tanques Leopard I”. Diario El Mercurio. 23-05-2009. Información disponible en <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={09a60d27-c945-4f18-a43c-a9680511bc1d}>.

de la compra de los tanques<sup>8</sup>. Tras estas diligencias, el juez dictó sus primeras resoluciones, procesando por malversación de caudales públicos al General Iracabal y al Brigadier Latorre<sup>9</sup>.

En tanto, en agosto pasado, los diputados Joaquín Godoy, Nicolás Monckeberg y Gonzalo Arenas pidieron la creación de una comisión investigadora para indagar el posible pago de coimas durante la operación de compra de los Leopard. Los parlamentarios, además, aludieron a la responsabilidad política que le competiría al entonces Mandatario Eduardo Frei<sup>10</sup>. Al respecto, se determinó que la misma Comisión Investigadora sobre Irregularidades en la Compra de Aviones Mirage, se ocupara de tratar el “Caso Leopard”.

En medio de las indagaciones, el Comandante en Jefe del Ejército, General Óscar Izurieta, aseguró en entrevista al matutino El Mercurio que su institución realiza todas sus adquisiciones con procedimientos absolutamente transparentes, “buscando siempre las mejores opciones para el país”. Izurieta sostuvo que la compra de los tanques Leopard permitió reemplazar los tanques Shermann reacondicionados de la II Guerra Mundial y los M-41 de la época de la Guerra de Corea, “aumentando significativamente la capacidad disuasiva terrestre”<sup>11</sup>.

El jefe castrense también desvirtuó las versiones que sostienen que miembros de sus filas han recibido pagos indebidos como parte de prácticas “aceptadas” por la institución. En tal sentido, fue enfático al decir que quienes se vean comprometidos en estos hechos, deberán asumir las consecuencias de sus actos.

El ministro Valderrama determinó igualmente interrogar por escrito al ex Ministro de Defensa y actual titular del Interior, Edmundo Pérez Yoma, y al ex Subsecretario de Guerra, Mario Fernández, actualmente miembro del Tribunal Constitucional, para que expliquen el rol que tuvieron en la adquisición de los tanques y las razones que derivaron en la firma del decreto del Ministerio de Defensa, que a su vez autorizó la compra por US\$ 63 millones, 8,5 millones más de los que contemplaba la propuesta original de la empresa holandesa<sup>12</sup>.

El 11 de agosto, en tanto, Ibieta debió prestar declaración ante la Fiscalía de Ñuñoa, siendo consultado por los presuntos depósitos que habría recibido durante 2006. En paralelo, el ministro Valderrama interrogó nuevamente, y en calidad de inculcados, al General (R) Iracabal y al Brigadier (R)

---

<sup>8</sup> “Caso tanques Leopard I: Declaró Ibieta.” Diario El Mercurio. 30-05-2009. Información disponible en <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={e35cb888-3099-4dab-9314-176d887e3275}>.

<sup>9</sup> “Dos militares (r) son procesados por compra de tanques Leopard a Holanda”. Información disponible en <http://blogs.elmercurio.com/cronica/2009/08/03/dos-militares-r-son-procesados.asp>. 03-08-2009.

<sup>10</sup> “Alianza pide comisión investigadora por compra de tanques Leopard”. Información disponible en <http://www.emol.com/noticias/nacional/detalle/detallenoticias.asp?idnoticia=370147>. 04-08-2009.

<sup>11</sup> “General Izurieta y las irregularidades por la compra de los tanques Leopard: Son responsabilidades individuales”. Diario El Mercurio. 09-08-2009. Información disponible en <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={d9318b43-2b7a-4984-ab0e-e1dba9c09cfd}>.

<sup>12</sup> “Juez alista oficio a Pérez Yoma por caso de los tanques Leopard I”. Diario El Mercurio. 09-08-2009. Información disponible en <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={e0be4d66-be7e-4d9c-b0b1-9b67cc37c2e6}>.

Latorre, quienes fueron inquiridos acerca del rol que tuvieron en la compra de los tanques<sup>13</sup>.

### III.-RELACIÓN DEL TRABAJO DESARROLLADO POR LA COMISIÓN EN EL CUMPLIMIENTO DE SU COMETIDO Y EXPOSICIONES DE LAS PERSONAS QUE CONCURRIERON.

La Comisión, en el cumplimiento de su cometido, celebró sesiones ordinarias y especiales y procedió a escuchar las opiniones y las declaraciones de las personas invitadas y citadas, cuya nómina es la siguiente:

<b>FECHA</b>	<b>INVITADO O CITADO</b>
16.04.09	Ex Ministro de Defensa Nacional, don Patricio Rojas
30.04.09	Ex Comandante en Jefe de la FACH, General(R) Ramón Vega
07.05.09	Ex Ministro de Defensa del Gobierno del ex Presidente, don Eduardo Frei Ruiz-Tagle y actual Ministro del Interior, don Edmundo Pérez Yoma
14.05.09	Generales (R) de la FACH, señores Jaime Estay Viveros y Florencio Dublé Pizarro y Coronel (R) de la FACH, señor Luis Bolton Montalvo.
04.06.09	Senador don Nelson Ávila Contreras.
11.06.09	Diputada belga, señorita Juliette Boulet.
18.06.09	Ex Comandante en Jefe de la FACH, General Patricio Ríos Ponce.
02.07.09	Ex Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire Ramón Vega y Ex Ministro de Defensa Nacional, don Patricio Rojas.
09.07.09	Ex Ministro de Defensa Nacional, señor José Florencio Guzmán.
30.07.09	Ministro de Defensa Nacional, señor Francisco Vidal.
06.08.09	Ministro de Defensa Nacional, señor Francisco Vidal.
20.08.09	Jefe del Estado Mayor General del Ejército, General de División señor Juan Miguel Fuente-Alba y el Director de Fábricas y Maestranzas del Ejército, General de Brigada, señor Antonio Cordero.
03.09.09	Ex Vice Comandante en Jefe del Ejército, General Guillermo Garín
15.10.09	Ex Ministro de Defensa del Gobierno del ex Presidente, don Eduardo Frei Ruiz-Tagle y actual Ministro del Interior, don Edmundo Pérez Yoma
27.10.09	Señores Pedro Del Fierro y Héctor Salazar.
03.11.09	Ministro de Defensa Nacional, señor Francisco Vidal.

<sup>13</sup> "Leopard: fiscal interroga al gestor Guillermo Ibieta". Diario "El Mercurio". 12-08-2009. Información disponible en <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id={ea80ad28-81a9-41b7-a279-edf9c7161d43}>.

El resumen de las declaraciones formuladas por las personas invitadas o citadas, sobre los hechos materia de la investigación de la Comisión es el siguiente:

1.- Caso Mirage.

a) Señor Patricio Rojas, Ex Ministro de Defensa Nacional (16/04/2009)

Recordó que en 1968 el país había adquirido, a través del Ministerio de Defensa y de la Fuerza Aérea de Chile, 44 o 45 aviones Hawker Hunter nuevos, los que constituyeron durante más de dos décadas y media el principal poderío aéreo chileno para su seguridad y defensa.

Sin embargo, esos aviones ya estaban en período de extinción de su vida útil. Desde 1992, la Fuerza Aérea, con conocimiento del Ministerio de Defensa y de él, había iniciado un proceso de búsqueda y selección para reemplazar estos aviones de combate, porque se preveía su caída en obsolescencia y la falta de operación completa en poco tiempo.

En 1994 no quedaba ningún avión Hawker Hunter operativo, lo cual generaba una seria condición de vulnerabilidad que debía ser resuelta.

Entre 1992 y fines de 1994, cuando terminó el proceso, se evaluaron diversas opciones.

En 1992 se analizó una oferta de aviones israelitas Kfir. Israel ofrecía el modelo C2, pero la Fuerza Aérea de Chile prefería una versión más avanzada, el Kfir C7.

Al respecto aclaró que, en el período que le correspondió desempeñarse como Ministro de Defensa, no participaron en negociación alguna para adquirir sistemas de armas que fueran completamente nuevos. Todo el armamento y equipamiento que compraron para la defensa y seguridad del país fue material usado, lo que fue criticado en su oportunidad.

Añadió que si obraron de esa forma fue por un motivo bien preciso y claro: los recursos de la Ley Reservada del Cobre alcanzaban sólo para asegurar un financiamiento de 180 millones de dólares para las tres ramas de las Fuerzas Armadas. Esos dineros ya estaban bastante comprometidos, justificadamente, dado los compromisos adquiridos por nuestro país a consecuencia de las situaciones de conflicto que se produjeron a fines de los años setenta y comienzos de los ochenta y para cubrir otras necesidades.

Si a eso se añade la variación del IPC de Estados Unidos, los recursos quedaban casi agotados.

Así, los fondos disponibles no permitían pensar en comprar aviones, barcos, submarinos o cualquier otro armamento nuevo.

Posteriormente buscaron aviones de reemplazo en Inglaterra, como los Hawker Hunter. En aquel tiempo se hablaba de dos modelos: el Jaguar y el Tornado, aviones que difieren bastante en su potencial militar, siendo el primero de menor potencial que el segundo.

Les ofrecieron aviones Jaguar que estaban en uso en Sudáfrica, pero la Fuerza Aérea no quiso comprometerse en su adquisición. Después les ofrecieron algunos Jaguar de la RAF, la Real Fuerza Aérea, pero la Fach prefería los Tornado. Sin embargo, Inglaterra no tenía disponibilidad de ese tipo de aviones para vender.

Por último, antes de recibir la oferta belga se evaluaron aviones suecos. Había dos modelos posibles: los Gripen, que eran nuevos, pero se escapaban del presupuesto, y unos aviones Saab.

Con posterioridad, a fines de 1993, el embajador de Bélgica en nuestro país le pidió una entrevista. En sea ocasión, el embajador le entregó una carta que contenía una propuesta formal de venta de aviones belgas repotenciados o modernizados, que son los Mirage Mirsip.

Remitió esa nota a la Fuerza Aérea, con su firma, y les solicitó que evaluaran esta alternativa y le informaran los resultados, para ver si era posible considerarla debidamente en la búsqueda de aviones que reemplazaran los Hawker Hunter.

Tiempo después, el 28 de febrero de 1994, le llegó un oficio de la Fuerza Aérea de Chile, firmado por su Comandante en Jefe, por el cual le informaba que esa institución había terminado el proceso de evaluación y que como resultado de esa revisión estaban en condiciones de recomendar al Poder Ejecutivo que autorizara el reemplazo, pues la situación se había agravado, ya que no quedaba ningún avión Hunter operativo.

Ésa fue la recomendación única. No había dos. No había alternativa. Según ella, la mejor oferta era la del gobierno belga, hecha a través del Ministerio de Defensa de ese país. Así rezaba el oficio. Y siempre se presentó de esa manera, tanto en la nota del embajador de Bélgica como en el oficio de la Fuerza Aérea.

Después eso se tradujo en el decreto que dictó el gobierno de la época para autorizar la adquisición de esos aviones.

Esto quiere decir que siempre, desde el comienzo, y en el entendido más absoluto de que esta era una negociación y adquisición eventual de aviones de gobierno a gobierno, porque era el Ministerio de Defensa belga el que estaba detrás de esta operación. Por si eso fuera poco, se entregó una carta de intención que no había sido negociada con anterioridad a esta fecha en Bélgica por una delegación de la Fuerza Aérea de Chile. Además, consta en una representación de un alto oficial del Ministerio de Defensa belga que la empresa Sabca, de aeronáutica o aviónica, que había hecho el repotenciamiento Mirsip de los aviones Mirage y la Fuerza Aérea, estaba como firmante del acuerdo de



intención. Dicho acuerdo señalaba muy claramente que era el Ministerio de Defensa belga el que ofrecía los aviones y repuestos por hasta 5 mil horas de vuelo, con cargo a ellos, y otra serie de equipos adicionales. Además, dicho Ministerio, a través de la Fuerza Aérea belga, se comprometía a dar el entrenamiento operativo, toda la información y los vuelos de prueba que necesitara la Fuerza Aérea de Chile. Vale decir, existía un compromiso formal del Gobierno de Bélgica a través del Ministerio de Defensa de ese país.

Además en la carta de intención, se comprometían a firmar dos contratos separados: uno por la adquisición de los veinte aviones y los correspondientes equipos añadidos, que incluían cinco aviones no potenciados y los repuestos, lo que correspondía a un total de 70 millones de dólares. Ese contrato debía ser suscrito por el Gobierno de Bélgica, a través de su Ministerio de Defensa, y por el representante de Chile, que en ese caso era el representante autorizado por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Recalcó que todo el compromiso que suscribieron en el gobierno de don Patricio Aylwin fue siempre bajo el entendido de que era una negociación de gobierno a gobierno y con un contrato específico del Ministerio de Defensa belga a la Fuerza Aérea de Chile. Jamás tuvo información de la existencia de intermediarios, sino hasta que apareció en la prensa tiempo después.

En la carta de intención se establecían varias responsabilidades a cumplir, una vez que se hubiese autorizado la adquisición de los aviones, cuyo incumplimiento autorizaba la suspensión de la operación, a saber: La revisión completa del material ofrecido; la verificación de su exactitud en cantidad y calidad; la acreditación de recibo conforme de que corresponde a todo lo que se había ofrecido; las necesidades de conocer y dar toda la información técnica al equipo chileno de la Fuerza Aérea con posterioridad a la carta de intención y al compromiso de autorización que prácticamente en ese mismo momento se había dado.

Asimismo, se establecía que, al 1 de abril, el Gobierno de Bélgica, Fuerza Aérea, Ministerio de Defensa y Sabca, en lo que correspondía a la parte técnica, debían entregar toda la información técnica necesaria referente a los aviones, y solicitada por el equipo de la Fuerza Aérea de Chile. Además, nuestro país tenía plazo hasta el 2 de junio de 1994 para entregar todas sus observaciones respecto de ese material. Aclaró que en ese período él ya no era Ministro de Defensa.

Con todo, aclaró que con ello no quiere atribuir responsabilidades que no corresponden a la persona que lo sucedió en el cargo, como fue don Edmundo Pérez Yoma.

Reiteró que el segundo contrato autorizado por el decreto que lleva su firma y las de las autoridades correspondientes de la época era por un monto de 109 millones de dólares para distintos equipos y materiales. Después se añadieron 5 millones de dólares más por otros equipos, llegando a un total de 114 millones de dólares para la operación final autorizada.

Afirmó que en la carta de intención se establecía que el entrenamiento y la instrucción operativa y técnica a convenir entre la FACH y la Fuerza Aérea belga, mediante un acuerdo, estarían respaldados y que el Ministerio de Defensa de Bélgica tenía la responsabilidad de su cumplimiento.

Si todas esas situaciones se cumplían en los plazos señalados, a partir del 2 de junio de 1994, en la administración siguiente a la que le correspondió ejercer el cargo de Ministro de Defensa, las partes se debían reunir en distintas formas para trabajar contratos que, incluso, debían ser elaborados de modo conjunto. También se establecía que si había acuerdo entre las partes, existía plazo hasta el 1 de julio de 1994 para la firma de los contratos.

El contrato por 109 millones de dólares fue finalmente firmado en Bélgica, el 19 de julio de 1994, y suscrito entre el Fisco, Chile, FACH y Sabca.

Aseveró que tiene la certeza que la autoridad a la que le correspondió visar el contrato actuó correctamente. Sin embargo, añadió que no sabe cómo aclarar la forma en que se hizo la rectificación o cambio del contrato, por 109 millones de dólares, que correspondía a 20 aviones, a un contrato entre la Fuerza Aérea y Sabca y no con el gobierno belga a través de la fuerza aérea de ese país.

Hizo presente este hecho porque no tuvo conocimiento, injerencia o influencia en ello.

El segundo contrato fue firmado el 31 de agosto de 1994 y correspondió al acuerdo del crédito, autorizado por el decreto, con el Banco General de Bélgica por los 39 millones de dólares restantes.

Este contrato se celebró entre el Fisco, Fuerza Aérea y General Bank, que financiaba la parte de Sabca, y los 5 millones restantes se pagaron en forma directa.

Todo se hizo muy rápido porque quedaban condiciones fundamentales para cumplir, revisar y comprobar que todo estaba en orden. No obstante, el negocio no estaba cerrado, estaba autorizado para que en el cumplimiento de esa autorización la Fuerza Aérea de Chile revisara e inspeccionara los contratos respectivos y verificara todo el proceso.

Recalcó que se establecía con absoluta claridad dos condiciones esenciales: Primero, tanto el Ministerio de Defensa belga como Sabca, quedaban impedidos de ofertar ese material a otros países. Se les señaló que ésta era una gran oportunidad, por razones técnicas del material, la sobrevida de 15 años, la equivalencia de un avión de combate semejante y con alguna tecnología propia de los aviones F-16 y a un precio de alta conveniencia.

A su vez, la parte belga señalaba que la Fuerza Aérea de Chile quedaba impedida, hasta los plazos que se estipulaban, para hacer compras de ese tipo de material a competidores.

La segunda condición esencial estaba constituida por el derecho de retractación total de la parte chilena, Fisco y FACH, en el caso de que algo no estuviera en orden. Se podía retractar sin ningún pago, reembolso o indemnización, mediante una carta simple al gobierno de Bélgica, hasta el 1 de julio de 1994.

Si se hubiera comprobado que no era el material que se decía, que no tenía la tecnología avanzada que correspondía y que los aviones valían mucho más de lo que se estaba ofertando, o cualquier cosa que hubiera parecido rara, con una carta pura y simple se anulaba todo y Chile no debía pagar absolutamente nada, ni indemnización ni reembolso.

Por lo tanto, las autoridades que siguieron, el Ministro Pérez Yoma, la Fuerza Aérea y el gobierno, ratificaron la autorización dada por el gobierno saliente a través de un decreto supremo.

Posteriormente se dicta el decreto supremo que autoriza la operación hasta por 114 millones de dólares. El decreto es el N° 7-A, de 1 de marzo de 1994.

Ese decreto autoriza al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, para que en representación de ésta o por delegación a su comando logístico o a la delegación de la Fuerza Aérea en Londres, realice la inversión necesaria, a condición de que estén cumplidos todos los requisitos previos a los que hizo referencia.

El decreto es de marzo de 1994 y los contratos se firmaron en julio y agosto del mismo año. Por consiguiente, no se podía hacer de otra manera que autorizar para que se suscribieran los contratos a condición de que todo estuviera en regla y se hubieran hecho las verificaciones, pruebas, vuelos y entrenamientos correspondientes.

El Ejecutivo, el poder político, autoriza a la Fuerza Aérea para que lleve adelante la inversión, se comprometen los recursos, pero también se exige que para cada desembolso se deba hacer un decreto supremo autorizando las respectivas partidas de pago. Este decreto supremo es el da la autorización ejecutiva y política para llevar adelante una negociación, que debía cumplirse en plazos y etapas indispensables.

Los contratos los firma la Fuerza Aérea, un representante del Comandante en Jefe, en la fecha señalada. Después de ello, su presencia y participación fueron efímeras, ya que eran los últimos días del Gobierno.

Haciendo la evaluación de la calidad del material en ese momento, y no ahora que ya se probó que habrían cumplido con la vida útil prometida de 15 años, se señalaba que la relación de precio y calidad era extraordinariamente conveniente. Incluso, los aviones todavía están operativos. Cada uno de estos aviones repotenciados resultaba con un precio de tres millones y medio de dólares. Ahora, un avión nuevo representaba un precio, a lo menos, de ocho a diez veces esa cantidad. Por ejemplo, un avión F-16 usado, en ese

momento se cotizaba entre 10, 11 y 12 millones de dólares, en igual condición de usado que el avión que se estaba adquiriendo. La relación de precio de un F-16 usado, de 11 millones, a treinta o más millones de dólares por uno nuevo, es de uno a tres. Por tanto, la relación de precio de estos Mirage repotenciados, comparado a uno nuevo, era extraordinariamente conveniente, ya que simplemente equivalía a la octava o décima parte de lo que costaba uno nuevo.

En esa condición, esto es, teniendo esa antigüedad y correspondiendo a un avión que tenía cinco mil horas aseguradas de repuestos, se tuvo todavía más confianza en que podía ser un reemplazo conveniente de los Hawker Hunter.

Informó que la Fuerza Aérea, a raíz de la situación producida por el proceso en Bélgica, hizo un sumario muy exhaustivo, que luego se elevó a la Contraloría General de la República, en el cual se revisó toda la operación. Se concluyó que no había irregularidad alguna en el cumplimiento del contrato suscrito en el segundo semestre de 1994.

Estimó que la adquisición fue conveniente y útil para restablecer el poder aéreo de Chile, que estaba debilitado. Nuestro país había caído en una situación de vulnerabilidad. Además, la relación de precios fue realmente de oportunidad, no obstante que ahora le han comentado que eran aviones que consumían mucho combustible y que eso era muy oneroso para el presupuesto de la FACH.

Respecto de la situación del proceso abierto en Bélgica, que implicó años de investigación judicial y del que tampoco tuvo mayor información, salvo la de prensa, afirmó que la justicia belga, al cabo de años, terminó sobreseyendo el caso. La justicia de ese país envió varios exhortos a Chile para interrogar a varias personas. Durante todo este tiempo, jamás fue llamado bajo exhorto a ningún tribunal para responder algún tipo de pregunta sobre el juicio en Bélgica.

Lamentó que una situación que era conveniente para Chile haya tenido esta irregularidad en pagos de comisiones a intermediarios, de lo que no sabe más que lo que se conoce por la prensa. Indicó que no conoce a los personajes centrales de esto, ni al señor Carlos Honzik ni a Bernard Van Meer.

Consultado sobre quién planteó la posibilidad de vender los aviones, bajo qué condiciones y en qué fecha ocurrió ello respondió que la primera información oficial de esta oferta belga fue a través de la visita del señor embajador de Bélgica en Chile a su gabinete, en la que le plantea esta oferta y su conveniencia como una oferta del Ministerio de Defensa de Bélgica y no como una oferta privada de una empresa.

Ello habría ocurrido a fines de diciembre de 1993. Dos meses después se plantea la posibilidad de cerrar el negocio. Además, envió a la Fuerza Aérea de Chile esta propuesta para su evaluación.

Posteriormente, recibió el documento oficial de la Fuerza Aérea de Chile que da término al proceso de búsqueda y selección de los aviones de reemplazo, en el que se le sugiere la compra de la oferta belga, como única y más conveniente, sin dar opciones de otro material. Ello ocurrió a fines de febrero de 1994.

Interrogado sobre la fecha de suscripción de la carta de intenciones de compra, quiénes la suscribieron y quienes se comprometieron a través de ella, sostuvo que no tiene exactamente la fecha y que no tiene el documento original firmado. Sin embargo, expresó que una cláusula muy importante de la carta de intenciones señala que las partes habían logrado acuerdo con fecha 25 de febrero, para firmarla. O sea, a partir del 25 de febrero hubo acuerdo entre las tres partes: Ministerio de Defensa Belga, representado por un oficial de la Fuerza Aérea; Sabca, representado por quién correspondía, y la Fuerza Aérea de Chile.

Hizo presente que la carta de intenciones es una señal de compromiso no vinculante. Es un documento que sólo da un orden de referencia de lo que se quiere llevar a un proceso final de contrato. Lo que vale son los contratos, no las cartas de intenciones.

Consultado sobre la fecha del decreto supremo que autorizó la compra, indicó que corresponde al 1 de marzo de 1994. La fecha de suscripción de los contratos de compraventa fue en los meses de julio y agosto de 1994.

Interrogado sobre en qué fecha, lugar e instancia precisos se tomó la decisión de compra de los aviones Mirage manifestó que en los años anteriores a la transición el Ministerio de Defensa no era precisamente un órgano superior de conducción política en el que se cumpliera la subordinación de las Fuerzas Armadas al poder civil. Al dejar el cargo señaló que cuando recibió el Ministerio de Defensa éste era como una pirámide al revés, porque los cuatro comandantes en jefe estaban por sobre la cúpula, que era el Ministro de Defensa.

Los fondos reservados de las leyes del cobre estaban divididos en tres porciones iguales, salvo un 10 por ciento que se denominaba de destinación central. Por lo tanto, cada una de las ramas de las Fuerzas Armadas tenía un presupuesto asignado, que en ese momento alcanzaba a más de 180 millones de dólares más el reajuste de la inflación de los Estados Unidos, que en su momento hizo llegar esa cifra a cerca de 200 millones de dólares. Sin embargo, ese presupuesto, en la práctica del gobierno militar, se dividía como un coto de caza reservado. Cada servicio disponía de esos dineros sin hacer nada en conjunto.

Cuando se tomó el Ministerio de Defensa por la transición democrática y por el poder civil, democráticamente elegido en este país, se continuó con la misma práctica, esto es, que el Ministerio de Defensa era simplemente un buzón donde se mandaban los papeles para ponerles un timbre. La situación llegaba a tal punto que él declaró por la prensa de la época, que no aceptaba el concepto de buzón del Ministerio de Defensa cuando se hicieron

reclamos en cuanto a que las cosas no caminaban y que los decretos no se emitían. Cambiar la situación no fue nada de fácil. No lo logró en los 4 años en que estuvo. Hoy esa concepción ha cambiado profundamente en nuestro país.

Reiteró que en esa época las compras militares las realizaba cada servicio, directamente bajo la conducción de su comandante en jefe. Ellos realizaban el proceso de selección, de acuerdo con su planificación, que es la que prevé el desarrollo y las necesidades de reemplazo de material, la obsolescencia, contrastándolas con los recursos financieros, la situación internacional y el contexto en que el país se está moviendo respecto de su seguridad externa.

Se sabía que los Hawker Hunter estaban en obsolescencia y que iban a necesitar reemplazo. Por lo tanto, durante dos años la Fuerza Aérea es la que estudia la situación. Nuestra Fuerza Aérea tiene la capacidad técnica suficiente para evaluar una situación de un material bélico de tecnología avanzada, sin necesidad de consultar a externos o de requerir segundas opiniones. Como tal, fue la FACH la que estudió las proposiciones y al final del período, cuando llega la proposición belga, se estudia igual como se analizó la israelita, la sudafricana, la inglesa y se hace la proposición final al Ministro de Defensa, respecto de cuál es la más conveniente para tomar una decisión final. Por lo tanto, propone la FACH y, por supuesto, la decisión es de gobierno. Esa responsabilidad es ineludible.

En resumen, la proposición es de la Fuerza Aérea, la decisión es del Gobierno y la ejecución es de la Fuerza Aérea, porque es la que firma los contratos.

Consultado sobre qué intervención tuvo el ex Subsecretario de Guerra señor Marcos Sánchez en la decisión, respondió que hasta donde él sabe, absolutamente ninguna.

Interrogado si es habitual que el decreto supremo que autoriza la suscripción de contratos de compra de material militar se suscriba por el Ministro de Defensa y el Presidente de la República el día después que se emita la carta de intenciones de compraventa, expresó que lo ocurrido corresponde al término de un proceso de dos años de evaluación, que termina con una proposición única hecha por la Fuerza Aérea en cuanto a comprar sólo un tipo de material ofertado, sin dar opciones. En segundo lugar, puntualizó que se trataba de una situación delicadísima al tener muy debilitado el poder aéreo de Chile por la falta de operación de los Hawker Hunter.

Toda la existencia de las Fuerzas Armadas con su potencial están hechos sobre una sola suposición: se puede tener que emplear todo ese material en una situación de rápida ocurrencia y no planificada ni avisada con tiempo.

En tercer lugar, manifestó que existía una cláusula de retractación. Se podía retractar de la compra no sólo por una razón política, sino también por razones tecnológicas y técnicas. Con todo, indicó que la certeza de la

calidad de ese material está dada por la Fuerza Aérea en repetidas ocasiones y por el sumario antes mencionado.

Interrogado si hubo algún lobby o presión para apurar la concreción del negocio manifestó que no hubo *lobby* alguno.

Consultado sobre si se representó la posibilidad de que el negocio se malograra por ulteriores revisiones sobre su conveniencia o desistimiento del vendedor indicó que ello estaba previsto. Si se comprobaba que había alguna situación técnicamente no adecuada, se podía retractar totalmente sin perjuicio fiscal para Chile.

Ante la pregunta si es efectivo que los aviones alternativos a los Mirage Elkan, es decir, los Mirage 50 de Israel fueron también ofrecidos a Chile y estaban siendo considerados por la FACH como ofertas convenientes, razón por la cual se apuró la compra a Bélgica respondió que los Mirage 50 no son de Israel, sino franceses, fueron repotenciados y no fueron ofrecidos a Chile.

Consultado sobre las razones por las cuáles planteó que el Ministro Pérez Yoma o el ex Presidente Frei podrían haber revocado el decreto y desistirse del negocio de compraventa de los Mirage respondió que podrían haberse desistido de comprobarse que no estaba todo en orden; o porque el material era de menor calidad, o porque prefirieron otro. Nada de eso hicieron, pues ratificaron y autorizaron la firma de los contratos.

Interrogado si tiene conocimiento que en el *dossier* enviado por Bélgica se consignarían antecedentes que se refieren al reparto de comisiones ilegales para los civiles que debían tomar la decisión de adquirir los aviones Mirage, expresó que no tiene conocimiento alguno de esa situación. Nunca tuvo conocimiento de su presencia, existencia ni intermediación. Para él, se trató siempre de una negociación de gobierno a gobierno en el período que le correspondió adoptar la decisión de firmar el decreto autorizando esas compras.

Consultado si tiene conocimiento que en el citado *dossier* belga, el señor Claude Baudreghein sostuvo que el Ministro de Defensa chileno era el centro gravitante para el reparto de comisiones, manifestó que ignoraba quién es el señor Claude Baudreghein y menos que haya dicho eso. Jamás supo ni conoció de la intervención de intermediarios ni operación presentada y autorizada como oficial.

Respecto de notas de la época, suscrita por diversas personas, en que se hace mención a su nombre como Ministro de Defensa, reiteró que no conoció a estas personas. Al respecto, estimó que estas notas que pretendían contactar o influenciar al Ministro de Defensa sólo evidencian en que esta persona no estaba en connivencia ni comprometida en la etapa revelada por la investigación judicial, porque nadie que tenga comprometido o comprado al Ministro necesita contactarlo o influenciarlo.

Interrogado si tiene conocimiento acerca de quién puede ser, según el *dossier* belga, el contacto de Sabca con él, individualizado como

Marcos González, quien viajó al sur con él cuando era Ministro, respondió que No tiene la menor información acerca de quién puede ser el señor Marcos González, a quien no conoce. Recalcó que no ha viajado con un señor con ese nombre, a menos que unos de los tripulantes de la marina se haya llamado así, cosa que no tiene cómo comprobar.

Agregó que ignora porque se hace referencia a Marcos Sánchez sobre este particular.

Respecto a su oficial edecán señor Mario González y su eventual vínculo con este tema, aclaró que Los Ministros no tienen edecán, sino ayudantes. El ayudante Mario González, en ese momento, era coronel de la Fuerza Aérea y uno de los pocos pilotos autorizados y certificados como piloto Mirage. Estimó que debido a su brillante hoja de servicio fue designado como su ayudante. Conversando con él le señaló que, efectivamente, estos aviones tenían una gran calidad técnica, operativa y tecnológica. Era un hombre experto en la materia y tenía la mejor opinión de esta operación.

Expresó que a Bernard Van Meer no lo conoce y nunca lo ha visto, por lo tanto, nada puede decir al respecto, esto es, a los dichos que afirmarían que el señor Van Meer sería el tal Marcos González.

Consultado si tiene conocimiento que el señor Bartolomé Dezerega, en el año 1994, mientras era gerente general de TVN, recibió 3 millones de dólares de una empresa que, a su vez, receiptó parte del dinero que Chile pagó por los aviones Mirage, respondió que no tiene más que las referencias periodísticas. Declaró que conoce al señor Dezerega y tiene confianza en su desempeño profesional, puesto que es un ingeniero de gran calidad que prestó un servicio importante al crecimiento de la televisión en Chile.

Interrogado si era el hijo del señor Dezerega, don Alejandro Dezerega, su asesor el año 1994, cuando se produjo la compra de los aviones Mirage respondió afirmativamente.

Informó que al Ministerio de Defensa entraron cuatro civiles y nadie más. Era un ministerio que sólo tenía personal uniformado y personal civil de las Fuerzas Armadas. Por lo tanto, no existía presencia civil de ninguna orden: ni política, ni técnica, ni financiera. Para estudiar los presupuestos de las Fuerzas Armadas tuvo que buscar gente calificada, la cual hasta el día de hoy desempeña, con brillo, el cargo de informar, anualmente, a este Congreso Nacional del presupuesto de las Fuerzas Armadas, incluidos Carabineros e Investigaciones. El equipo fue formado por selección suya.

En todo ministerio de esta naturaleza el personal civil, no dependiente de las Fuerzas Armadas, a veces es un 15, 20 ó 25 por ciento del total del personal. En este caso no eran ni el 0,5 por ciento. Entonces, tuvo que buscar personal para que se hiciera cargo de las finanzas y de la administración. Formó un equipo de abogados e ingenieros. Uno de ellos es el señor Alejandro Dezerega, quien fue seleccionado por mérito, por ser uno de los mejores egresados de ingeniería electrónica de la Universidad de Chile. En esa calidad y



con ese mérito fue contratado como asesor para materias económicas y, en especial, para estudiar -cuando fue enviado al extranjero- materias relativas a la forma de aplicar criterios de remuneraciones al personal en retiro y la manera en que se podría librar la enorme carga que estaba representando ya en esa época el personal retirado respecto de la caja respectiva de las Fuerzas Armadas.

Consultado sobre su vinculación con la Corporación de Estudios Estratégicos indicó que se trata de una corporación sin fines de lucro, que se creó en 1994, por su iniciativa, para trabajos específicos y es un centro de estudios en materia de seguridad y defensa. Desde entonces, han hecho doce o más estudios -generalmente, uno por año- que incluyen materias como la organización de los ministerios de Alemania, de Francia y de España, en temas relativos a la carrera militar de corto plazo en Alemania, para cuestiones relacionadas con la conscripción militar, etcétera.

Interrogado sobre si sintió engañado por el General Ramón Vega explicó que él recibió una proposición, después del largo proceso de evaluación y selección, firmada por el Comandante en Jefe, a nombre de la institución, en la cual se concluye que la única compra conveniente para el Estado de Chile era la de los aviones belgas, ofrecidos por el gobierno de dicho país. Por eso recomendó que se hiciera esa compra.

Añadió que asume la responsabilidad política por haber firmado el decreto que autorizó esos recursos, junto con el Presidente de la República, que es quien autoriza por sobre el Ministro de la cartera y el Ministro de Hacienda, que en aquella época era el señor Alejandro Foxley.

Reiteró que confió en la recomendación efectuada.

Consultado sobre la participación de la empresa SABCA respondió que hubo dos contratos separados y distintos: uno, por los veinte aviones Mirage-Mirsis, repotenciados, que vendió el Ministerio de Defensa belga, a través de la Fuerza Aérea, por 70 millones de dólares, y que debía firmarse entre el Fisco, la Fuerza Aérea y el Ministerio. Este contrato no se firma entre esas partes, sino que se celebra entre el Fisco, la Fuerza Aérea y Sabca. Afirmó que no puede explicar esa variación, pero que confiaba en el Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle, de quien no tiene dudas de su transparencia, rectitud y ética. Estimó que el ex Presidente junto con su Ministro de Defensa, lo hicieron teniendo en cuenta el mejor interés de Chile en esta operación.

El segundo contrato establecía que Sabca tenía un convenio por 39 millones, para todos los aspectos técnicos incluidos en ese documento, financiado con un crédito de un banco belga.

En consecuencia, siempre se supo que eran dos contratos: uno con el Ministerio y el otro con Sabca.

b) Ex Comandante en Jefe de la FACH, General Ramón Vega Hidalgo. (30/04/2009).

La estructura superior de la Defensa es el escalón en el cual se define la doctrina, las políticas y el desarrollo de la defensa y de la seguridad interior del Estado.

Este concepto doctrinario, de cómo conformamos la Defensa, obviamente, es una función que le compete al Estado, y por ello los aviones los compra el Estado y los administra a través de una división especializada que es la Fuerza Aérea. Pero es el Estado quien define la estructura defensiva que va a tener un país. Esto no sólo ocurre en nuestro país, sino que es y ha sido así en todos los países del mundo.

El reemplazo de los Hawker Hunter no fue un problema que se produjo de la noche a la mañana, sino que fue un proceso de repotenciamiento y de estudios que duró años; un aporte técnico que realizó un grupo de profesionales en los que uno puede confiar plenamente, pues se trata de personas con gran experiencia en la materia. Como digo, fue un proceso de aprobación y tramitación de la adquisición con el Gobierno de Chile, además de la fuerza que representaban distintos países que se interesaron en el Hawker Hunter con sus sistemas de armas; está el decreto N° 7-A, de 1 de marzo de ese año y las modificaciones a la carta de intención que discutieron en la comisión.

Por otra parte, está el contexto político belga, pero no es mi función tratarlo, aunque es interesante referirse al tema.

Hay mucha información pública de esa época sobre el problema de las investigaciones que se realizaban en relación a la movilización de los Mirsip, a la modernización de los F-16, etcétera. En fin, era un cototo grande que había en el gobierno belga de la época, que generó una serie de situaciones difíciles.

El Presidente de la República es quien maneja y administra este desfile con toda la estructura que mostramos; asimismo, la definición de la política nacional sobre defensa y seguridad interior, y quien materializa esta política nacional es el ministro de Defensa.

Ahora bien, dentro del Ministerio de Defensa, existe el Consejo Superior de la Defensa Nacional, Consudena. Esta organización, que data de 1958, es la que aprueba, proyecta, organiza y decreta finalmente las adquisiciones que se hacen por la ley del Cobre, es decir, la N° 13.196.

Se ha distorsionado el conocimiento de los hechos, ya que el general Vega no compra aviones ni tampoco la Fuerza Aérea. Entonces, ¿quién los compra? El Gobierno de Chile. Los aviones y armamentos son del Estado y por ello en todos los países del mundo es el Estado el que se compromete con la adquisición de los aviones, aunque vengan de una fábrica privada; es el Estado quien compra, es el Estado quien vende y es el Estado el que da el certificado de último destino.

Hay muchos casos en los que, sencillamente, un gobierno no permite la transferencia de un país a otro de un determinado sistema aeronáutico, porque le pertenece. Ésa es la razón por la que la deuda, en este caso de aviones, es siempre de gobierno a gobierno; siempre el gobierno tiene que dar las autorizaciones correspondientes.

Los dineros de la ley del Cobre los guarda Tesorería y los administra el Consejo Superior de la Defensa Nacional. La institución respectiva presenta los proyectos y el plan de desarrollo, el Presidente de la República lo aprueba y, en forma técnica, el Ministerio de Defensa, y lo ejecutan en conjunto

Existen nueve organismos del Estado que intervienen, formalmente, en los procesos de adquisición de la Defensa Nacional. Dentro de la Fuerza Aérea hay un Estado Mayor que, en forma permanente, está estudiando los sistemas de armas y el repotenciamiento de los sistemas que tiene. No sólo efectúa los estudios específicos cuando se necesita comprar un nuevo avión, sino que es un trabajo que se realiza todos los días, puesto que la cibernética es muy variable y todos los sistemas de armas normalmente son subsistemas computarizados, por lo que hay que estar muy atento a los cambios para mantener a los aviones en última generación.

Luego, el proyecto pasa al Ministerio de Hacienda, en el caso del avión Mirsip y el relevo del Hawker Hunter. Pasa un pre proyecto que aprueba tanto el ministro de Defensa como el Presidente de la República para luego ir de vuelta a su estudio definitivo.

Todos los organismos se integran unos con otros, y el punto central de todo esto es la ley N° 13.196, que se encuentra en el Consudena, creada en 1958, que preside el Ministro de la Defensa y la integran los ministros de Hacienda, de Relaciones Exteriores y los Comandantes en Jefe.

El plan de repotenciamiento y de desarrollo que presenté en esa época al presidente Aylwin, tiene una serie de factores de desarrollo; no sólo son aviones, sino que por cada avión hay unos 200 especialistas que son los encargados de mantenerlos en vuelo; hay infraestructura, personal de todas las especialidades, sanidad, relaciones externas e internas.

Este plan de desarrollo contiene, en forma bastante resumida, lo que entregamos al Presidente de la República de la época. Había que reforzar los A-37 y el Casa-101 -aviones tácticos-; los transportes C-130 y helicópteros UH-1H. Luego el desarrollo espacial -Fasat- y la presencia Antártica, otro tema muy importante, donde siempre ha actuado la Fuerza Aérea. Finalmente, estaba el reemplazo del avión Hawker Hunter.

Ahora bien, las razones que se tuvieron para reemplazar la flota de aviones eran, básicamente, los treinta años de uso y las 20 mil horas de vuelo. Era un excelente avión polivalente, pero, por la edad que tenía, no valía la pena modernizarlo.

El problema de reemplazo del avión Hawker Hunter venía casi de los años 1986 ó 1987. Era muy antiguo y se había comenzado a producir esta necesidad de relevo, porque el resto de la flota estaba también envejeciendo junto al Hawker Hunter, unos 10 años después. En otras palabras, se necesitaría hacer a todo el sistema un repotenciamiento en el tiempo, comenzando por los Hunter.

Por esas razones se comenzó a estudiar la posibilidad de qué avión podría reemplazarlo. Por las características nuestras, siempre vamos a necesitar un avión polivalente; un avión que pueda actuar en las alturas contra otros aviones o en operaciones de ataque al suelo. Así era el Hawker Hunter, por lo que andábamos buscando algo equivalente.

En búsqueda del avión viajamos mucho con el ministro Rojas. En Estados Unidos vimos el F-16 y encontramos algunos apoyos para nuestros aviones tácticos; en Inglaterra vimos el Jaguar; en Sudáfrica, el "Cheetah", modernización Mirage III; en Israel, el KFIR, modernización del Mirage III; en Suiza, volé los Hawker Hunter, pero estaban más atrasados que los nuestros -habíamos hecho mejoras a los nuestros que superaban a los de ellos- y, finalmente, en Suiza vimos el avión "SAAB Viggen", pero era sólo un prototipo que estaba fuera de nuestro interés.

En la industria Aeronáutica Mundial se sabía desde un comienzo que la Fuerza Aérea de Chile quería reemplazar sus Hawker Hunter. También todos saben que tienen una vida útil, una estructura básica, que es el fuselaje en las alas, estructura que se consume por fatiga o por uso. Los fierros se van consumiendo, lo que es inevitable. Incluso, todos los aviones modernos tienen un fatigómetro, el que en cada operación va midiendo la fatiga que consumió. Cuando el avión llega al 80 por ciento de fatiga ya no tiene remedio, pero cuando estamos al 10 ó 30 por ciento es muy importante, porque su uso es como para diez años más. Por lo tanto, es muy interesante tomar ese avión, someterlo a una modernización, sacarle todos los subsistemas de puntería, de navegación, de ataque, de defensa, que son electrónicos, y colocarle última generación para quedarnos con un avión absolutamente de primera línea, que era lo que estaba ocurriendo con el Mirsip y lo que estábamos haciendo en Chile con el F-5. Entonces, inmediatamente se prolonga la vida del avión, en primera línea, por otros diez o quince años.

Todo el mundo sabía que queríamos cambiar nuestros Hunter y que los belgas estaban haciendo su modernización. No era algo que se conociera de la noche a la mañana. Habíamos visto el avión belga, en junio de 1993, en Le Bourget. Los belgas tenían dos prototipos de su Mirsip, nos mostraron los aviones y dijeron que el ministro de Defensa había tomado la decisión de venderlos. Había también razones políticas internas, pero eso otra cosa. Reitero, todo eso se conocía.

Tenemos el sistema Mirsip que presentó el gobierno belga, el sistema KFIR que presentó la IAI y el sistema Jaguar. Este último quedó fuera, porque eran 15 aviones que tenía Nigeria que habían estado fuera de uso – sin volar- como seis años y había que ponerlos en vuelo.

El que pudo ser un muy buen avión o buena competencia es el KFIR, una derivación del Mirage III, pero ofrecieron el KFIR C-2, que es la primera generación. Nosotros habíamos volado y discutido la posibilidad del KFIR C-7. Sin embargo, ellos, como siempre, tenían problemas regionales, estaban con una presión muy especial en ese momento y no quisieron ofrecer el C-7. Finalmente, presentaron el KFIR C-2 y nos ofrecieron una modernización a un KFIR C-9, pero eso estaba sólo en el papel y no tenía tiempo ni costo. Por lo tanto, también quedó fuera esa posibilidad.

El proyecto Mirsip había sido pedido por la Fuerza Aérea belga para continuar después con sus F-16. La modernización que le hicieron a sus Mirage fue una homologación al F-16, y por eso que es tan cara. La modernización que le hizo la Sabca al Mirage V belga costó 280 millones y la contrataron en 1988.

Todos conocen el Mirage V. Nuestro problema era que había que verificar la modernización, por lo que no fue difícil seleccionar al Mirsip, porque tenía ventajas absolutas, que no tenía nadie.

El avión de combate siempre es de primera línea y está sometido a todas inspecciones que la fábrica exige y que la autoridad de la institución en la cual vuelan, en este caso la Fuerza Aérea, demanda a sus técnicos, además de todas las exigencias y demandas de la reglamentación de la autoridad civil que los controla. Los aviones de las Fuerza Aérea, para volar dentro del espacio aéreo nacional, también deben cumplir las reglamentaciones que exige la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual también se exige a los aviones civiles. Por consiguiente, estos aviones pueden ser catalogados como usados entre comillas, porque, por ejemplo, el motor Atar 9 C que tienen los Mirsip está siendo revisado cada 50, 100, 200, 300, 500 horas, incluso a las mil horas se le hace una revisión mayor, donde se saca el motor, se cambian todas las partes por nuevas y luego se instala el motor. Eso es algo muy caro.

Por otra parte, todos los sistemas y subsistemas del avión que le permiten estar en el espacio y hacer una operación bélica segura, también son sometidos a una inspección permanente y cuando cumplen el número de horas se deben cambiar cada uno de los subsistemas. En realidad, es difícil llamar usados a estos aviones. Quizá, podemos hablar de un avión que ha volado un número determinado de horas y con una fatiga equis; pero, reitero, todos los aviones de combate que vuelan en cualquier parte del mundo están en primera línea y son absolutamente confiables. No existen aviones de segunda clase.

Todos los aviones son buenos, no hay aviones malos. Y para que una fábrica construya un avión y compita en el mundo, debe ser de absoluta calidad. Lo que sucede es que mi selección va a depender del propósito que tenga con el avión. Si el propósito es para un avión de cuello estrecho, no voy a traer un F-16. Por lo tanto, el avión que voy a seleccionar dependerá del propósito que tenga. Entre todos los aviones que cumplen un propósito, selecciono aquel que me dé las mejores ventajas. En general, los aviones van a ser los mismos. El KFIR es muy parecido al Mirage V, pero tiene un motor norteamericano J-79. Hay que ver las ventajas que el avión tiene con respecto a

dónde lo voy a poner a volar o traer, a la capacidad del capital humano que lo va a operar y mantener, y a la estandarización que tenga con el resto de los aviones que tengo pendiente. Ahora con los F-16 que trajeron todo va a estar estandarizado. Con los Mirage pasó lo mismo, pues teníamos los M-50 y el M-5, prácticamente el mismo avión. Tienen sólo una diferencia de motor, porque uno tiene un motor Atar 9K50 y el otro un motor Atar 9 C. Por consiguiente, hay una diferencia de potencias en el motor y el resto son las instrumentaciones de la cabina.

Al ministro de Defensa y también al Presidente Frei le hicimos, en abril o mayo, una exposición completa del plan de desarrollo de la Fuerza Aérea y de la situación en la cual estaba el relevo del Hunter.

Los países interesados presentaron, formalmente, su información al Ministerio de Defensa. Presentaron aviones Jaguar, Mirsip; se presentó alguien más, que no recuerdo. El restó no presentó. Nosotros ya queríamos un sistema formal de armas para reemplazar el Hunter.

En el caso del Mirsip, que nos preocupa, el 24 de diciembre hizo la presentación el embajador de Bélgica; en el oficio se adjuntaron los antecedentes, incluyendo la oferta y el costo de 109 millones de dólares.

El Ministro de Defensa me envió un oficio el 27 de diciembre, con toda la información que le había adjuntado el embajador belga, para que yo tomara conocimiento, informara y me pronunciara, cuestión que hice el 28 de febrero de 1994, cuando le remití los antecedentes de vuelta al ministro. Ya teníamos todo muy estudiado. Pero había un solo problema: el informe técnico del Mirsip fue preliminar; no era definitivo. ¿Por qué? Porque había algunas modificaciones que nosotros queríamos en el proyecto, para que el Mirsip se adaptara al sistema Mirage. Esas modificaciones no las teníamos claras y había que verlas en terreno. Además, no se podían hacer en ese minuto; se iban a hacer en abril o mayo, no recuerdo bien. En abril o mayo se hizo la nueva visita para hacer esos ajustes y otros más que se requerían.

Con todos esos antecedentes el ministro de Defensa procedió a su circuito interno: Consejo Superior de Defensa Nacional, firma de los decretos. Una vez firmados los decretos, se siguió adelante con el procedimiento para la estructuración del contrato respectivo.

Este decreto me ordena comprar los aviones. Decreta: el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Y cuando se habla del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, se habla de la Fuerza Aérea; es un cargo, no es el general Vega. No le pasan 109 millones de dólares al general Vega para que él compre aviones, sino que le dicen cómo debe comprar los aviones, a quién debe comprarlos, cómo debe comprarlos y cómo debe pagarlos.

El decreto 7 A –de Aviación-, del 1 de marzo de 1994, dispone que los dineros están en la Tesorería General de la República y la administración de los fondos la hace el Consejo Superior de Defensa Nacional. Obviamente, así tiene que ser.

Se trata de una inversión de 114 millones de dólares, esto es, los 109 millones iniciales, a los que se agregaron 5 millones de dólares para opcionales, que corresponde a una adaptación de los sistemas electrónicos que ellos no usan allá, pero sí nosotros acá, y que había que adaptar, más las pinturas y normativas institucionales nuestras, y la instalación de equipos de reabastecimiento en vuelo.

Eso fue en 1998, pero no sé si se hizo o no, no lo recuerdo. 2 millones y medio de dólares en 1998 y 2 millones y medio de dólares en 1999. En total son 5 millones de dólares. Como dije, no sé si se cumplió o no, o si hicieron esos opcionales o no.

En todo caso, lo que me correspondía eran 109 millones de dólares: 70 millones de dólares para el contrato FACH-Ministerio de Defensa belga, y 39 millones de dólares, con el Generale Bank de Bélgica, en un crédito para Sabca. Eso es todo. Se establece un pie de 14 millones de dólares, que debe pagar la Tesorería General de la República, con un decreto supremo, a través de la misión en Londres.

Eso está firmado por el Presidente de la República, señor Patricio Aylwin, por el ministro de Defensa, señor Patricio Rojas, y por el ministro de Hacienda, señor Alejandro Foxley.

Quería leer ese decreto, por cuanto toda esta normativa está absolutamente organizada, y bien organizada. Es el escalón intermedio del ministerio de Defensa quien define el objetivo hacia el cual quiere llevar la potencia de su defensa externa e interna y las modificaciones que debe hacer a sus potenciales institucionales, cuándo y cómo.

Esa es la forma en que deben hacerse los repotenciamientos.

Lo cierto es que no hubo cambio de contrato. Lo que hubo fue una acomodación de la carta de intención. ¿Por qué se hizo eso? Porque había un equipo tripartito: la Fuerza Aérea de Bélgica, representada por el Ministerio de Defensa de ese país; la empresa Sabca, y Chile, representado por un equipo del comando logístico.

Cuando se comenzaron a discutir los términos del contrato, nuestros representantes se dieron cuenta de que en realidad se le estaban pagando 70 millones de dólares al Ministerio de Defensa belga, y resulta que la Fuerza Aérea de ese país no tenía aviones para vender; los aviones los tenía la empresa Sabca, y los tenía desarmados pues los estaba modernizando.

Eso nos generaba un problema de garantía. Era obvio que no podíamos firmar un programa de compra de aviones con un ministerio que no tenía aviones. Y le estábamos comprando a Sabca -que estaba modernizando los aviones- los repuestos y el armamento.

Entonces, se llegó a la conclusión de que era mucho mejor que hiciéramos un solo contrato con dos personas jurídicas: Sabca y el Ministerio de Defensa belga, por una parte, y el Gobierno de Chile, por la otra.

Ésa fue la definición que se propuso al ministro de Defensa de la época, don Edmundo Pérez Yoma, quien ofició en los mismos términos al ministro de Defensa belga. Esta proposición le pareció excelente al ministro de Defensa belga, quien dijo: “Nosotros dos respondemos juntos de todo.”. “En concepto nuestro -respondió el ministro belga-, parece efectivamente posible establecer un solo contrato al interior del cual se definen, por una parte, los acuerdos de gobierno chileno-gobierno belga en relación a la compraventa de aviones y de material, y, por otra parte, los acuerdos entre el Gobierno de Chile y la empresa Sabca, en relación con la entrega del material y las modificaciones solicitadas por la Fuerza Aérea de Chile.

Este contrato será firmado por las tres partes interesadas.”

Eso es lo que podría decirles con respecto a este -entre comillas- cambio de contrato.

Por esa razón, el decreto cumple perfectamente con las condiciones. El contrato fue firmado de esa forma: por una parte, Chile y, por la otra, los mismos que indicaba el decreto. Pero en vez de hacerse un contrato con cada uno, se hizo uno con los dos. Así responderían juntos por la entrega de los aviones. Nosotros necesitábamos tener alguna garantía.

¿Cómo se pagaron los aviones?

Con pagos diferidos del Banco General Belga, tal como establecía el contrato.

Chile le pagó la primera cuota a ese banco con dieciocho meses de gracia. Los pagos comenzaron en 1996 y terminaron en 2000. Fueron ocho cuotas en cuatro años, a razón de una cuota por semestre.

Y lo mismo se hizo con los otros 36 millones de dólares que correspondían a Sabca. En este caso los pagos se hicieron en fechas equivalentes, pero durante cinco años.

En el primer caso fueron cuatro años y cinco en el segundo.

Lo que correspondía a Sabca se pagó entre 1996 -también aquí había dieciocho meses de gracia- y 2001, si recuerdo bien. Lo que sí tengo claro es que fueron diez cuotas.

Ahora, ¿cómo le pagó el Banco a Sabca? De modo distinto. Nosotros pagamos, como quien dice, una especie de hipoteca en cinco años; pero el Banco le entregó el dinero a Sabca en un año, contra entrega de los aviones.



Ésa era nuestra garantía.

Sabca le entregó los aviones a la Fuerza Aérea allá en cinco lotes. Cada lote consistía en aviones, equipos y armamentos, y tenía un costo determinado. La entrega total tomó un año y medio, más o menos. Se inició a mediados de 1995 y terminó a fines de 1996.

Por lo tanto, cuando entregó el primer lote de aviones, Sabca le cobró al Banco. Cuando el Banco le pagaba, Sabca se repartía la plata con el Ministerio de Defensa belga. Y así se hizo sucesivamente, hasta finalizar, en diciembre de 1996, cuando la totalidad de los veinte aviones pasaron a poder de la Fuerza Aérea de Chile, con todo su equipamiento.

A esa fecha Sabca y el Ministerio de Defensa belga recibieron todo el pago.

La verdad de las cosas es que mi responsabilidad dura hasta cuando se firmó el contrato. Sin embargo, también he querido referirme a esta última parte, porque fuimos nosotros los que tomamos los aviones, los trajimos a Chile y los pusimos a operar en Antofagasta.

Ésa es la responsabilidad de la Fuerza Aérea de Chile.

Les tengo que decir que fue una excelente compra. Creo que el destino nos puso por casualidad ante una tremenda oportunidad, porque nos permitió reemplazar los Hunter con aviones que los superaban con creces, de primera línea, y que volaron hasta hace poco. Volaron catorce años y podrían haber volado otros cinco sin ningún problema.

Por eso, lamento todo esto que ha pasado y que ustedes están investigando.

A continuación se produjo un debate del que a continuación se consignan las respuestas del expositor:

Se sintió ofendido con la pregunta: ¿Recibió personalmente comisiones por la venta de dichos aviones? En realidad no puede haber comisiones en una compra de esta naturaleza. Reitero, no puede haber comisiones.

Lo que ha pasado aquí no lo entiende nadie. Usted comprenderá que un gobierno como el belga, que moderniza sus aviones y paga 280 millones de dólares, para luego venderlos en 109 y, más encima, sobre ese monto paga 15 millones de dólares en comisiones, yo lo califico como incomprensible y como absurdo, porque nadie en estas condiciones pagaría 15 millones por aviones que costaban 109 millones de dólares -70 millones de dólares, a lo que se agregan 39 millones-. Estamos hablando de un 14 por ciento de comisión que no existe en el mundo.

Se pretende que un comandante en jefe mandó a su yerno a hablar con el ministro de Defensa para decirle: "Ministro, dice mi suegro, que es comandante en jefe, que no le compra los aviones si no le da 15 millones de dólares de comisión.". Hablamos de un comandante en jefe que no compra aviones y que no toma decisiones respecto de los fondos de la Ley del Cobre y que no firma un decreto, porque la responsabilidad del Presidente Aylwin fue haber firmado el decreto y haber tomado la decisión de inversión por 109 millones de dólares. Ésa es la responsabilidad de un Presidente de la República y no de un comandante en jefe, lo cual es obvio porque el dinero de todos los chilenos lo administra el Presidente de la República y no un comandante en jefe. El comandante en jefe propone los planes de desarrollo, pero no los ejecuta. Así figura en esta ley, que es de 1958; la del Consudena es de 1941 ó 1944. Está reglamentado en forma precisa lo que se debe hacer bajo la dirección y administración del ministro de Defensa.

Respecto de las cuentas que se dice que tengo, respondo que no las tengo. He insistido desde un comienzo: no tengo esas cuentas. Y si quisiera tener una cuenta, la tendría, porque tengo el legítimo derecho de abrir una cuenta -si es que me aceptan- en cualquier banco del mundo. Además, no tengo necesidad de mandar a mi hijo a hacer... Por lo demás, tampoco podía hacerlo. Por algunas razones personales, no conoce Miami.

Conozco esta cuenta desde 2006, cuando de repente apareció esto en un diario, con fotografías y con una serie de ocultamientos ridículos, y más encima en un inglés mal escrito

Estoy solo frente a un montón de medios de comunicación, a todos ustedes y a todo el mundo, que investiga este asunto y en el que sigo siendo el único que está dando explicaciones.

Cuando yo dije "salgan todos al baile", lo único que quería era que cada cual tomara su responsabilidad. Yo no firmé el decreto que autorizó estos 109 millones de dólares de todos los chilenos.

Yo no negocié con ningún belga, nunca. Supongo que alguien tuvo que hacerlo. Yo no invertí 109 millones en comprar aviones; los invirtió Chile.

No pretendo responsabilizar a nadie con mis palabras; sólo estoy expresando lo que pasó. Estoy aclarando que éste es un problema de Estado. El decreto no me lo dieron a mí. Si usted lee ese decreto, observará las responsabilidades que tienen los 9 ó 10 organismos del Estado que participan en la adquisición de un sistema de armas. Le piden al comandante en jefe que dirija la orquesta, pero éste no tiene batuta para hacerlo, porque la pieza ya está hecha. Además, el comandante en jefe no puede cambiar ni un pentagrama ni una nota. Al tesorero le corresponde tal cosa; al otro le corresponde tal otra; al de aquí, a quién le paga, cuánto y dónde. El comandante en jefe está arriba en la partitura; pero no puede cambiar nada del decreto, excepto por otro decreto que firme el Presidente de la República.

Por eso que yo nombré y quise hacer esta exposición lo más claramente posible para expresar que éste es un problema estructural del Estado, en el cual cada uno tiene su responsabilidad. Yo tengo la mía y apechugo por la mía. Para eso se es comandante en jefe y general.

Es cierto que me están procesando por esto, porque se dice que soy el responsable de haber malversado estos fondos. Se dice que estos fondos que están aquí, yo los malversé. Yo ordené otra cosa, que no está dispuesta allí y no quiero entrar en mayores detalles. Tengo mucho argumento para eso, no puedo malversar fondos, pero eso lo está viendo el juez. A él le presentaré todas mis opiniones respecto de este tema, el problema es mucho más que eso y, repito, no quiero ahondar en esta materia, que no corresponde, desde el punto de vista jurídico.

Se dijo que administré fondos, pero, como se puede ver a través del decreto, no administré absolutamente nada. Como lo ordena dicho decreto, sólo controlé la ejecución. Hay equipos de trabajo, el comandante en jefe sólo entrega las tareas a quienes corresponde, lo que es una labor agobiadora. Eso sucede al recibir el decreto, pues se debe organizar la estructura para ejecutar las tareas allí indicadas como, en este caso, organizar al equipo técnico que debía ir nuevamente a Bélgica a revisar el resto del proyecto –que estaba desarmado- en la fábrica Sabca. El Ministerio de Defensa de Bélgica era el dueño de los aviones, porque se trataba de un proyecto entre gobiernos. Como dije, los aviones los vendió el Ministerio de Defensa Belga y entiendo que quien firmó el contrato fue el comandante en jefe de la Fuerza Aérea belga. Alguien preguntó por qué los aviones estaban en otro lado. Ellos tienen sus aviones y los habían mandado a modernizar. Por esa razón estaban desarmados en la fábrica Sabca y hubo que condicionar el hecho de que el dueño de los aviones estuviera junto con los encargados de modernizarlos, con el objeto de que respondieran en conjunto por el término del proyecto de modernización.

Respecto de los F-16, no los consideramos porque teníamos un pequeño problema con Estados Unidos. Personalmente, hablé con el entonces ministro Patricio Rojas y luego con el senador Ted Kennedy –incluso había una periodista a mi lado- y me dijo que las puertas aún no se iban a abrir para este tema, aunque fue muy gentil con nosotros. El general Mc Peake, comandante en jefe de la Fuerza Aérea norteamericana, también le señaló que aún no soñáramos con los F-16.

Los F-16 eran la primera alternativa, siempre que fueran de la última generación, porque los Mirsip también eran de última generación, con la modernización que se les había realizado.

En cuanto a la responsabilidad de los ex presidentes de la República y de los ex ministros de Defensa en este caso, es la que he mencionado. En la estructura del Estado tienen una responsabilidad, pues deben tomar decisiones. Lo que sucede con las Fuerzas Armadas, como tienen una estructura muy organizada, se hace muy fácil dar órdenes y que llegue todo el trabajo terminado. Tal vez, a eso se refirió el señor Patricio Rojas, en el sentido de que el Ministerio de Defensa no tiene un equipo reevaluator, que hoy tiene el

Consejo Superior de Defensa Nacional, pues tiene un aparato que analiza los proyectos de las Fuerzas Armadas en general. Pero eso es una imperfección natural histórica.

El equipo del Ministerio de Defensa puede estar cuando quiera en cualquier unidad de la Fuerza Aérea o de otra institución para ir conociendo todos los proyectos, como siempre ha sido. Parto de la base de que hay transparencia y honestidad y desconozco lo que pasó en este caso particular.

En cuanto a los 15 millones de dólares por comisión, lo reitero, no se me ocurre que se venda aviones por 109 millones de dólares, en circunstancias de que su precio sólo por concepto de modernización fue de 280 millones de dólares, a lo que hay que agregar el costo de los aviones y el paquete de repuestos. Ésa es la razón de la investigación que estaban haciendo los belgas, pues estudiaban la modernización, ya que al parecer algo pasó con los 280 millones de dólares. El exhorto que llegó a Chile decía relación con la investigación que se hacía de la modernización, que fue lo que me preguntaron. Por esa razón mandaron alrededor de nueve ingenieros a Antofagasta a verificar los sistemas que se les había instalado a los aviones, si correspondía el número de motor y otros aspectos, con el objeto de ver si los aviones que nos habían vendido eran los modernizados o no

Ahora bien, cuando dije que salgan todos al baile, no fue peyorativo ni burlesco, me referí a todos quienes hicieron lo que debían formal y profesionalmente. No responsabilizo a nadie de haber cometido errores. Si alguien cometió errores, si yo cometí errores, pongo la cabeza. Pero hemos revisado a través de un sumario exhaustivo en la Fuerza Aérea esta situación y todo está absolutamente formalizado. En el Gobierno creo que pasa lo mismo, aunque no lo puedo asegurar desde mi posición, pero creo que está todo bien de acuerdo con la legislación y las normas que tienen este tipo de adquisiciones.

En cuanto al señor Van Meer, supe de él cuando apareció con el exhorto, y del señor Honzik, en el exhorto, y un poco antes tal vez, pero no más de uno o dos años, y en una publicación de un diario. La última vez que hablé con señor Van Meer se lo pregunté. Tengo problemas familiares y sería muy difícil que alguna vez le diera una tarea que no fuera exclusivamente la de su familia. Raramente podría hablar con este señor situaciones técnicas, pues nunca ha estado relacionado con la Fuerza Aérea ni menos conmigo para este tipo de cosas. Lo digo con mucha sinceridad. Si me creen o no, es otro cuento, pero esa es mi posición con el señor Van Meer.

Ahora bien, qué hace el señor Honzik en este tema con Sabca y con Europavia, lo ignoro, pero con la Fuerza Aérea, nada. Eso se lo puedo garantizar. Con nadie de la Fuerza Aérea ha tomado contacto alguno ninguno de los presuntos representantes de Europavia o de Sabca. Esta última es una gran empresa, muy antigua en el ramo aeronáutico, organizada e instalada en Bélgica por la compañía Marcel Dassault. Son parte integrante una de la otra, al igual que Europavia con la OGA, que es una oficina del gobierno francés, que autoriza los certificados de último destino de sus aviones, que también es socia con Europavia, pero los entretelones los desconozco.

Cuando pensamos en la alternativa del Mirage V, sabíamos que Bélgica tenía esos aviones y que había otros cinco de ese tipo en alguna otra parte. Consideramos en algún momento tomar los Mirage V y ponerlos a la cola de los Mirage 50, a los que les estábamos haciendo un *upgrading* en Enaer. Así es que Mirage V era una muy buena posibilidad, ya que es un avión de primera línea y excelente, al cual le faltaba una modernización de sus sistemas internos de navegación y ataque.

Cuando encontramos el Mirsip, con ese proyecto de modernizaciones en su interior, no había lucha entre ambos. Era un avión Mirage V, impecable, con cero horas y un sistema excelente. Por ejemplo, el sistema giroscópico de los sistemas internos era el que le habían sacado al F-16 y se lo colocaron al Mirsip. El SEP no lo conozco. Fue una sorpresa, no tengo la menor idea de qué es lo que es el SEP y por qué apareció mi nombre, tampoco lo sé, pero como ha aparecido mi nombre en todos lados, no me extraña. Si pusieron mi nombre allí, lo lamento.

En cuanto a si hubo pagos de comisiones en este proceso, la verdad es que no me lo explico. No me explico qué pasó con esto, porque si hubiese habido 4 ó 5 sistemas de armas equivalentes, a un precio también equivalente, es posible que más de alguno, como sucede con sus representantes, haga un esfuerzo y ande rondando.

En este caso no hay vuelta que darle, no se puede elegir un mal avión. No existe esa posibilidad. No puedo decir: "Mire, elijan éste" porque se me van a venir encima todos los que valoran el asunto y no me van a dejar ni respirar. De hecho, entre los parámetros que mostré figuran seis, siete u ocho, pero son sesenta, cada uno controlado y evaluado por un especialista.

Es un equipo el que toma la decisión, pero acá está el Consudena, la Tesorería y, por otro lado, hay expertos en motores, en comunicaciones, en materias de defensa, etcétera. Entonces, cada uno va colocando sus puntos de vista e interactúan los controles no solamente a nivel técnico, sino también a nivel administrativo dentro de la estructura del Gobierno.

En una estructura de gobierno, social, tan importante, democrática, como el nuestro, el tema de los valores es preponderante, puesto que es el que nos va a defender de situaciones de esta naturaleza. En este caso, con la Fuerza Aérea, garantizo -junto a cuatro generales que solidarizan conmigo, aunque no pongo las manos al fuego por ellos, porque no lo requieren- su profesionalismo, su vocación de aviadores, pilotos de combate, aspectos que no digo que los protegen, pero sí que los defienden.

Cuando me fui de la Fuerza Aérea quien me relevó, el General Rojas, siguió con este proyecto y tuvo que seguir pagando las cuotas, haciendo los procedimientos y manteniendo los aviones, etcétera, con todo lo que yo había programado. Uno deja el cargo, pero el que lo recibe lo hace con sus responsabilidades y obligaciones, y así lo hizo Edmundo Pérez Yoma, a quien informé de todas estas responsabilidades. De hecho, él envió el oficio al ministro belga cuando nuestro equipo nos dijo que la única forma de proceder era

realizar sólo un contrato, porque debían responder la fábrica y el ministerio de defensa belga al mismo tiempo en la entrega de los aviones terminados. Él entendió perfectamente bien y mandó el oficio al ministro belga, de manera que cumplió con su responsabilidad de ministro.

No sé qué responsabilidad tuvo el resto y si siguieron con el curso. No tengo más opinión respecto de este tema.

En cuanto a si se pudo haber dejado sin efecto el contrato, obvio que se pudo haber hecho y sin costos. La carta de intención tenía todos esos ajustes. Obviamente, ella era un acuerdo preliminar, pero, en realidad, no tenía sentido dejarla sin efecto, pues tendríamos que haber comenzado a buscar otros aviones y empezar todo de nuevo.

Había una tercera alternativa, cual era comprar un avión nuevo. En esta Comisión se formuló una consulta en tal sentido. Sí, pudimos haber comprado uno nuevo, pero costaba 600 millones de dólares y, en realidad, un avión nuevo o uno de esta categoría era exactamente lo mismo. Todo depende del instrumental que tenga y del armamento que lleve.

La acomodación de la carta de intención, por el ajuste que había tenido, fue hecha por un equipo técnico, donde también estaba Bélgica. Ellos mismos se dieron cuenta de que no iban a poder garantizar solamente con Sabca. Los aviadores de allá se dieron cuenta.

En relación con otra consulta que se me formuló, debo señalar que no conozco al señor Dezerega. Sé que es un ingeniero y que trabajó en Televisión Nacional, pero –reitero- no tengo el placer de conocerlo.

Conozco al señor Conrado Ariztía. Es un viejo proveedor de sistemas electrónicos de las distintas instituciones, al igual que lo era el señor Honzik. Sin embargo, no tengo la menor idea de por qué está citado en este caso.

Respecto del rol de Sabca, esa empresa desde un comienzo estuvo en el contrato. El oficio que manda Bélgica al Ministro de Defensa de la época, señor Patricio Rojas, en su inciso primero dice que es para informarle del conocimiento que tuvo un equipo nuestro que había visitado los aviones en Sabca, empresa que ha sido delegada por el gobierno belga, para la venta de los aviones Mirage V. El 24 de diciembre de 1993 le entrega el oficio que señala lo anterior. Es decir, Sabca está desde un comienzo en el contrato. El contrato de Sabca con el Ministerio de Defensa belga es de 1988, de modo que tenía los aviones desde ese año, junto con otro grupo de F-16, que también estaban modernizando.

El decreto tiene dos meses después. En cambio, la carta tiene dos meses antes, el 24 de diciembre de 1993. Entonces, allí ya se sabe que Sabca es parte integral de todo el sistema, indivisible, con el Ministerio de Defensa Belga, porque le tiene los aviones desarmados, la plata y había una investigación y una comisión política importante en esos momentos.

En lo referido al caso del suicidio de Lefebvre, en 1995, en realidad, no tenía idea de que ese señor se había suicidado ni sabía quién era. Dicen que vino dos o tres veces –en 1992 ó 1993-, pero conmigo, como comandante en Jefe de la FACH, no se entrevistó nunca.

Por otra parte, nunca conocí a un político belga ni me entrevisté con alguien de la Fuerza Aérea belga, excepto esos tres coroneles que llegaron a mi oficina –no me acuerdo en qué mes de 1994-, los que hicieron una exposición muy interesante del avión Mirsip. El resto, la negociación, no lo hice yo.

Ahora, como las condiciones que presentaron eran tan espectaculares, pensé, sinceramente, que era una atención del gobierno belga hacia el gobierno del Presidente Aylwin. Era un muy buen gesto político entregar todos los talleres y los sistemas de apoyo.

Por esos aviones había una oferta de Irán por 250 millones de dólares y una de Singapur, los que estaban interesados en los mismos aviones, por 160 millones de dólares. Tenían aviones Mirage algunos países, como Argentina, Perú, Venezuela y otros. En realidad, era como difícil agarrar 20 aviones en esas condiciones e ir a botarlos a la basura. El resto que no se modernizó, igual se vendió.

En cuanto a la premura que se produce con el decreto, lo ignoro. En realidad, no tengo una opinión al respecto. Sé que a ustedes les preocupó el tema, pero no podría dar una respuesta del porqué el decreto se firmó al día siguiente. No es normal, ustedes saben mejor que yo que no es normal.

Llevábamos estudiando esto hace seis años. Cuando empezamos a meter los M-50 en la modernización –que no fue *upgrade*- nos dimos cuenta de que se nos iba a achicar a menos de la mitad el inventario operativo de primera línea, porque se nos habían ido los Hawker Hunter. Cuando estaban entrando los F-5 comenzamos a estudiar el reemplazo. Aquí no hay nada rápido, porque, tal como dije en mi exposición, no hay un avión de combate que aparezca de la noche a la mañana. Cuando apareció el Mirsip, estábamos hablando del Mirage V, que conocíamos de memoria y que todos habíamos volado. Teníamos acá el Mirage 50 y lo conocíamos en los talleres. No había nada más que hacer y, además, traían la modernización. No hubo nada rápido. Ahora, que fuera rápida la aceleración del decreto es otra cosa. En fin, hay una serie de trabajos que hay que hacer con el decreto. Ahora, si esto se hizo en un día, simplemente se hizo en ese día. Si el Presidente lo ordenó en un día, perfectamente pudo hacerlo, porque el estudio básico ya estaba hecho antes, lo fundamental. De todas maneras, no es mi respuesta, sino que estoy dando una opinión que no me corresponde.

Respecto de la rapidez con que se hizo, quiero decir que aquí no hay rapidez en nada. Por ejemplo, cuando evaluamos el Jaguar, no estuvimos en eso seis años. En dos días uno sabe el avión que tiene y que voló. Volé aquí al Jaguar y los otros lo volaron e hicieron operaciones tácticas en Inglaterra. Eso sería todo. Después nos entregaron los manuales y decidimos.

El Mirage V lo conocíamos de memoria, pues todos lo habíamos volado muchísimo y no necesitábamos más tiempo. Quizá, los ingenieros necesiten más tiempo si tienen que hacer alguna inspección en los aviones y eso fue lo que hicieron. Por eso, en este caso, el informe técnico que entregamos el día 28 fue preliminar, porque sabíamos que teníamos que volver en abril a hacer el resto de la inspección del proyecto, no del avión, porque ya lo conocíamos. Por lo tanto, teníamos que terminar la inspección del proyecto y algunas modificaciones que estábamos pidiendo.

Insisto, no hablemos de que en el aspecto técnico y de evaluación hubo una presión y de que tomamos una decisión de la noche a la mañana respecto de este avión, pues se evaluó y voló como cualquier otro de los que estaban propuestos. Ésa es la razón por la cual, aparentemente, hubo una presión. Sin embargo, definitivamente, no la hubo.

Antes del 24 de noviembre, sé que hubo una proposición, pero no la conozco. Reitero, sé que el 8 de diciembre hay una proposición de Sabca al ministro de Defensa, la cual fue adjuntada –según entiendo, por eso no lo expresé anteriormente- por el embajador al ministro de Defensa, cuando le hizo la oferta formal finalmente. Reitero, no estoy seguro si la adjuntó o no, pero hubo una oferta de Sabca el 8 de diciembre. De eso estoy seguro, porque la vi alguna vez.

Aquí, en Chile, hubo todas las revisiones que fueron necesarias. Seamos honestos. Éste es un problema generado por nuestros estimados amigos en Bélgica, cuyos detalles desconozco, a pesar de que lo he estudiado hartó. Tengo varias aproximaciones, pero mi posición no es expresarlas aquí. No me corresponde. Así es que, lo lamento.

Los personajes que actuaron en esto recién los vine a conocer después de la publicación que hizo la revista “Qué Pasa” respecto del Dossier Augusta, y le informé al juez, pero, desgraciadamente, no tuvimos tal información.

Señaló que ha tratado de ser lo más directo y claro posible en este difícil problema, complejo problema. Más difícil aún después de quince años.

Pensó mucho cómo enfocar esta exposición. Éstos son los hechos. No pretendo inculpar a nadie, sino sólo que todos asuman su responsabilidad, porque cada cual la tiene. En un Estado democrático cada cual la tiene. Pero ésta fue una buena decisión.

c) Ex Ministro de Defensa Nacional, Edmundo Pérez Yoma (07/05/2009).

El señor Pérez Yoma señaló que, en cuanto a las formalidades de la decisión, cabe consignar que toda la operación de la adquisición está explicada en tres documentos fundamentales.



Primero, la carta de intenciones, del 28 de febrero de 1994, suscrita entre el Fisco y la Fuerza Aérea de Chile y el ministro de Defensa belga y la Sociedad Anónima Belga de Construcciones Aeronáuticas, Sabca, que contiene las bases y condiciones de la operación. Su texto establece que el contrato definitivo debería suscribirse, a más tardar, el 1 julio de 1994 y se encuentra firmado, en forma clara, por el Fisco y la Fuerza Aérea de Chile, general de Aviación Jaime Estay Viveros, comandante del Comando Logístico.

En segundo lugar, el oficio del 28 de febrero de 1994, del comandante en jefe de la Fuerza Aérea al señor ministro de Defensa Nacional, proponiendo a su consideración el decreto correspondiente para su resolución y trámite.

Y, tercero, el decreto supremo exento y reservado N° 7 A, del Consejo Superior de la Defensa Nacional, Ministerio de Defensa Nacional, del 1 de marzo de 1994, o sea, un día después de la carta de intención y de la solicitud de oficio indicada.

Finalmente, el decreto fue totalmente tramitado, lo cual implica el deber de registro y no de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República, el 10 de marzo de 1994. Esto es un día antes de asumir el cargo de ministro de Defensa.

A continuación, describió los elementos fundamentales que se ejecutaron bajo su administración en Defensa.

Primero, el decreto supremo contiene cuatro autorizaciones expresas del Gobierno al comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile. La primera, autoriza invertir 114 millones de dólares en la adquisición de material de vuelo, suministros y equipamientos adicionales, al Ministerio de Defensa Nacional, Fuerza Aérea de Bélgica y a la Sociedad Anónima Belga de Construcciones Aeronáuticas y al Generale Bank de Bélgica.

La segunda, autoriza suscribir contratos a través del comandante del Comando Logístico de la institución y o del jefe de la misión aérea en Londres, con las mismas instituciones indicadas anteriormente.

La tercera, autoriza la suscripción de convenios de crédito y que pueda aceptar, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, reitero, cláusulas que contengan la aplicación de jurisdicción y derecho extranjero –esto es sumamente importante–.

Por último, autoriza invertir 14 millones de dólares y fracción para cancelar a través de la misión aérea en Londres los gastos inherentes a esta adquisición.

Adicionalmente, establece la necesaria autorización a la Tesorería General de la República para que ponga a disposición del comandante en jefe de la Fuerza Aérea la cantidad de 14 millones de dólares y fracción que

imputa ese gasto, en la cuenta corriente N° 9.153, reserva ley N° 13.196. Esta cuenta corriente es de la Fuerza Aérea de Chile.

Por ello, este decreto perfeccionaba el trato y ordenaba “cancelar al compromiso, conforme a lo dispuesto en el párrafo número 4 del presente decreto”. Esto implicaba que este solo documento permitía el inicio de la operación de negociación sin intervención alguna, salvo por una última referencia, que es muy decidora. El decreto dispone “para las cancelaciones de las cuotas diferidas en este compromiso, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, solicitará oportunamente la dictación de los decretos supremos para los pagos respectivos”.

Por tanto, el decreto madre de esta operación contenía, desde el 1 marzo de 1994, todos los elementos que perfeccionarían la decisión. Sólo restaba la solicitud expresa del comandante en jefe de la Fuerza Aérea para pedir al ministro de Defensa la dictación de los decretos supremo correspondientes, una vez producida la negociación por el comandante del Comando de Logística de la Fuerza Aérea de Chile.

La carta de intención revelaba, además, los actos físicos que importaban el cierre de los elementos adicionales de la negociación. Por ejemplo, se fijó el plazo de antes del 1° de abril de 1994, para que el Ministerio de Defensa belga y Sabca proporcionaran toda la información técnica, así como “otorgar amplias facilidades para efectuar visitas, vuelos de demostración e inspecciones en terreno del material de vuelo, documentación o equipos incluidos”. Además, agrega, “reuniones, a partir del 2 de junio de 1994, para negociar las cláusulas del contrato, que debía firmarse antes del 1 de julio”. Lo anterior supone que se deben haber autorizado las comisiones de servicios respectivas de oficiales de la Fuerza Aérea de Chile para cumplir los propósitos indicados expresamente en dicha carta de intención.

Añadió que lo único que sucede con posterioridad, siendo ministro de Defensa, es que el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general Ramón Vega, me solicita, en el marco de las negociaciones ya autorizadas a inicios de marzo, que se modifique la estructura del contrato para simplificar el proceso. Los contratos terminan suscribiéndose, como corresponde, por el comandante del Comando de Logística, en julio de 1994. Asimismo, se suscriben los decretos complementarios, que están prefigurados en el decreto original relativo al equipamiento adicional, decreto supremo N° 21, del 28 de septiembre de 1994, y decreto N° 5, del 17 de febrero de 1995. Todos los documentos vinieron precedidos de solicitudes realizadas por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea y fueron tramitadas en los tiempos adecuados a la necesidad y sin sentido de urgencia máximo.

En síntesis, el control de la adquisición y su tramitación posterior estuvo siempre determinada, como corresponde, por el mando militar aéreo. Si se argumenta que esto se podía parar o no perseverar en el contrato, era resorte exclusivo de una sola persona: el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, que era quien debía estimar si nos encontrábamos frente a la opción correcta o no. En el hipotético caso de que ello se repitiese, implicaría que el Fisco

de Chile hubiera perdido los 14 millones de dólares y fracción autorizados a invertir el 1 de marzo de 1994.

En cuanto a los fundamentos de la decisión, el acuerdo de reemplazar los Hawker Hunter se fundó en un análisis complejo que consideró los siguientes elementos: primero, la curva de costos. La incorporación de los Hawker Hunter, en la década del 60, como cualquier incorporación de un sistema de armas de tecnología nueva, supuso un costo inicial alto de mantenimiento en material y de adaptación institucional. El costo bajó considerablemente durante la década del 70 y comenzó a subir, otra vez, básicamente, por obsolescencia de material a mediados de los 80. Al iniciarse la década del 90, el costo de mantenimiento era muy alto y, en consecuencia, el material se hacía financieramente poco rentable.

Segundo, la obsolescencia de los Hawker Hunter, aviones que completaron un ciclo de vida útil en la FACH de tres décadas, tuvo otro efecto importante: la creciente fatiga del material. Este defecto natural se combinó negativamente con el efecto de la enmienda Kennedy, que afectó el suministro de repuestos a Chile, pese a que el avión era de fabricación británica. A raíz de la enmienda Kennedy, la FACH tuvo que desarrollar soluciones tecnológicas hechas en Chile, que al no ser de fábrica fueron afectando también el material. La consecuencia final de la combinación de todos estos factores fue el incremento del índice de accidentabilidad de los Hawker Hunter en servicio. El último accidente ocurrió el 14 de julio de 1994 y costó la vida del piloto. Es decir, mientras fui ministro y, en paralelo con las negociaciones, murió el último de nada menos que 16 pilotos, debido a la fatiga de materiales del avión, pese a que en la última vez el piloto alcanzó a eyectar.

Tercero. Tecnología limitada. Por diseño, que es de fines de los años 40 y por fabricación, que partió en serie durante los años 50, la tecnología del Hawker Hunter era bastante limitada. Es decir, el avión dependía mucho de las habilidades propias de su piloto; la brecha entre capacidades tecnológicas y humanas fue haciéndose creciente a medida que la aviónica, que consiste en las aplicaciones electrónicas al avión, fue desarrollándose y perfeccionándose. Esto significó que contando con una tecnología que tenía un techo de actualización posible, y que éste fue quedando muy rezagado en relación con el desarrollo de la aviónica, la gravitación de las capacidades humanas del piloto fue cada vez mayor para mantener parecidos índices de efectividad del Hawker Hunter en comparación con aviones de mejora aviónica. De esta manera, la brecha se hacía insostenible. Generalmente, había una limitación operacional por sus limitaciones tecnológicas.

El Hawker Hunter no permitía aproximar a los pilotos de la FACH a las tecnologías electrónicas incorporadas en aviones más modernos. El desarrollo profesional del piloto de combate chileno estaba quedando seriamente limitado. Ambos factores: techo tecnológico del Hawker Hunter y limitación profesional, se traducían en una serie de desventajas operacionales para la Fuerza Aérea de Chile.

La FACH adoptó para la decisión de reemplazo, entre otros requerimientos, que se establecieran los siguientes criterios.

Primero, recuperar la estructura de fuerza que se había perdido con la obsolescencia de los Hawker Hunter.

Segundo, una permanencia en servicio por lo menos de 10 y 15 años hasta poder incorporar el nuevo avión de combate que posteriormente se pensaba tener, e incrementar las capacidades operativas que tenía con el Hawker Hunter en servicio.

La Fuerza Aérea analizó varios aviones como posibles materiales de reemplazo de los Hawker Hunter, entre ellos el Kfir israelí e incluso el F-16 estadounidense. La decisión final del análisis técnico y financiero -curva del costo de mantenimiento-, se decantó por el avión francés Mirage.

Los fundamentos generales de esta decisión fueron su diseño y construcción. El diseño es de 1953 y la construcción en prototipo a partir de 1955 y en serie a partir de 1960, como el Mirage III. Las capacidades tecnológicas y operacionales del Mirage eran muy superiores a las del Hawker Hunter; por ser un avión multirol también tenía más capacidades de combate, poseía un notable efecto disuasivo, tanto por reputación –cabe recordar la “Guerra de los 6 Días”- como por prestaciones. El piloto de combate se integraba a un sistema de armas moderno, conceptualmente muy distinto al del Hawker Hunter. La brecha tecnología-capacidad humana se disminuía notoriamente, pasando a contar el piloto con un buen apoyo tecnológico, además de incorporar desarrollos electrónicos permitía estar actualizados.

Los fundamentos específicos respecto del Mirage Elkan eran, en primer lugar, que tenían la tecnología Mirsip, que era una actualización importante hecha por la Fuerza Aérea de Bélgica y compatibles con los Mirage Pantera, que la Fach ya tenía. Es decir, permitían homologar los aviones de primera línea con la correspondiente reducción del costo de mantenimiento. Asimismo, permitía mejorar la planificación de desarrollo dependiendo de su línea de vuelo, una decisión planificada de recambio dentro de un concepto a largo plazo y no sólo del ciclo de vida útil del material mismo. Es decir, hacía posible el tránsito planificado desde un “avión a carbón”, como lo calificaban en ese tiempo, a un avión como el F-16 en la actualidad.

También se permitía un concepto de desarrollo profesional del piloto de combate al integrarlo a una visión de futuro respecto de la evolución tecnológica de los nuevos sistemas de armas, que se materializó en el concepto NAC –nuevo avión de combate- en la década del 90. Éste exigía otras modernizaciones en la estructura de la flota aérea al necesitarse la incorporación de un avión de instrucción más moderno. No se podía pasar directamente del A-37 al Mirage, en cambio, la aviación de combate, desde los Hawker Hunter a los Mirage, ya sea Pantera o Elkan, exigió la compra de aviones caza C-101, como avión de instrucción para el piloto de Mirage.

En síntesis, la compra consistió en 20 aviones más 5 para repuestos, cuyo precio total fue de 114 millones de dólares, que incluyó los aviones, la modificación, repuestos y la formación de 3 instructores y 2 pilotos para el traslado de los aviones, todos los cuales fueron recibidos sin observaciones por la Fuerza Aérea. Estos aviones estuvieron en servicio 12 años. Es decir, justo la mitad entre el período mínimo que se había considerado y el máximo del servicio previsto, que era entre 10 y 15 años.

Idealmente, es importante resaltar que este sistema tuvo que ser dado de baja por haber cumplido plenamente con el propósito por el cual fue adquirido y porque por motivos financieros no era posible sustentar este sistema en forma simultánea con el F-16.

Finalizó señalando que a modo de conclusión, desde el punto de vista de la Defensa, la adquisición de los Mirage Elkan fue la más acertada para la FACH y muy útil para el país. Las circunstancias en que se adquirieron los aviones deben ser investigadas, si hay mérito para ello, pero desde el punto de vista de la Defensa, el acento debería ponerse en que se trató de una decisión adecuada que permitió a Chile disponer de una Fuerza Aérea en buena forma y proyectada hacia el futuro.

Consultado si como Presidente del Consejo Superior de la Defensa Nacional, mientras era ministro, tomó la decisión de comprar los aviones Mirage Elkan señaló que nunca tuvo la intención de revertir el proceso de compra anunciado el 1° de marzo de 1994. No le pareció razonable ni lógico, pues las razones que le había dado la Fuerza Aérea para comprar esos aviones eran absolutamente necesarias. El avión se necesitaba, pero en el mismo decreto que se firmó el 1° de marzo de 1994 se establecían las condiciones en las que se efectuaría esta compra, las que consistían en tratar de llegar a un acuerdo, enviar las delegaciones correspondientes para revisar si lo que se estaba ofreciendo correspondía a la realidad y, por ello, están todos los decretos antes mencionados. El resultado de todo eso fue, en definitiva, que los aviones correspondían a lo que la Fuerza Aérea necesitaba y quería, por consiguiente, se procedió a comprar.

El contrato fue ejecutado en un ciento por ciento por la Fuerza Aérea, como correspondía y como quedó establecido en el decreto de 1° de marzo de 1994. Por lo tanto, la decisión estaba tomada y fue una compra lógica y razonable para el país.

Consultado de por qué razón manifiesta que jamás tuvo la intención de cuestionar o decidir la opción de compra si la propia Fuerza Aérea - parte de su ministerio- envió una delegación de evaluación para ver si se compraban o no esos aviones; expresó que decreto de 1 de marzo de 1994 exigía una serie de pasos. Uno de ellos era que, en un momento dado, tenía que ir una delegación de la Fuerza Aérea a ver física y materialmente lo que se estaba ofreciendo. En Defensa los contratos no se terminan de perfeccionar hasta que se suscriben totalmente.

Añadió que anteriormente, había señalado que estaba considerada, incluso, la fecha, y se fijó plazo hasta el 1 de abril de 1994 para que

el Ministerio de Defensa belga y Sabca proporcionaran toda la información técnica, así como “otorgar amplias facilidades para efectuar visitas, vuelos de demostración e inspecciones en terreno del material de vuelo, documentación y equipo incluido”.

Consultado acerca de por qué en el contrato de 19 de julio de 1994 -firmado bajo su mandato-, hay un cambio drástico, en cuanto a que la venta de los aviones y de los accesorios de los equipos se efectuará vía Sabca, cambiando el rol que le cabía a esta empresa y si tuvo conocimiento en 1994 de que había un escándalo grande en Bélgica respecto de Sabca, el señor Pérez Yoma señaló que la ejecución del contrato, de acuerdo al decreto inicial, estaba absoluta y totalmente en manos del Comando Logístico de la Fuerza Aérea o de la Agregaduría Aérea en Londres. Por consiguiente, las distintas solicitudes de la Fuerza Aérea que llegaban al Ministerio, requiriendo la dictación de decretos para que pudiera viajar gente, o posibles modificaciones al contrato, eran todas tramitadas por la Fuerza Aérea, a través del Consudena, y llegaban finalmente a la firma del ministro de Defensa, que era quien habla. Si no se veía ninguna contradicción aparente, no había ningún inconveniente en acceder a lo que solicitaba la Fuerza Aérea.

En un momento dado, la Fuerza Aérea, para simplificar las cosas, pidió que, en vez de tener un contrato con Sabca y un contrato con el Ministerio de Defensa, se hiciera un solo contrato, a lo cual se contestó afirmativamente –fue una petición que se hizo a través del Consudena-. Se mandó un oficio, propuesto también por la Fach, al ministro belga, señalando que se accedía.

Insistió que la ejecución del contrato, como todos los que se firman en el Ministerio, corresponde a la rama pertinente. En este caso, quien ejecutaba y negociaba el contrato, dentro del marco general del decreto, era la Fuerza Aérea.

En 1994, no tuvo antecedentes de que Sabca estuviese envuelta en un escándalo. Sí es cierto que, en 1997 ó 1998 –no lo recuerda bien-, el entonces diputado Ávila ofició al ministro de Defensa y, tuvo una reunión con él, en la cual informó que había viajado o estado en Bélgica y que había una determinada cosa. El sumario de la Fuerza Aérea es producto de esa intervención. Es decir, la inquietud del señor Ávila se trasladó a la Fuerza Aérea, a la cual se le pidió que hiciera un sumario respecto de lo que había pasado en este tema. El sumario se hizo y no arrojó resultado alguno respecto de lo que nos interesaba saber: si había irregularidades. Las irregularidades en ese momento estaban todas radicadas en el gobierno belga, las cuales, incluso, terminaron con el suicidio del ex comandante en jefe de la Fuerza Aérea. Al parecer, la cosa era bastante más seria.

La denuncia del diputado Ávila llegó por oficio -no fue sólo una conversación que sostuvieran-, dando cuenta del escándalo de corrupción que había existido en Francia. Asimismo, daba cuenta del suicidio del general Lefebvre que estuvo a cargo de la venta de los Mirage Mirsip.

Consultado acerca de la afirmación hecha por el ex ministro Rojas y el ex general Vega, en el sentido de que el negocio era fácilmente desechable, sin daño alguno, y que les parecía extraño que el ministro que sucedió en el cargo no hubiera tomado alguna medida a la luz de los acontecimientos que ahora conocidos, respondió que esa argumentación le parece francamente ridícula. Si ellos habían estimado que esta compra era razonable, que tenían todos los antecedentes y que se habían hecho los estudios, ¿por qué debería haber echado para atrás una compra que le pareció absolutamente razonable, lógica y necesaria para Chile? En ese momento, el país estaba pasando por un grave momento con los aviones. El último avión explotó en el aire. Estábamos ante un problema grave. El precio era razonable. Se cumplieron todas las estipulaciones del contrato.

Agregó que jamás se le pasó por la mente echar para atrás este contrato. No tenía ningún antecedente para haberse desistido. Aquí el problema no está en el contrato, no está en la forma en que se ejecutó, no está en los decretos que se hicieron al respecto. El problema radica en si hubo o no pagos de comisiones indebidas.

Consultado nuevamente sobre la responsabilidad política por no revertir las negociaciones con Bélgica, insistió en ¿cuáles son las razones que pudo tener el gobierno del Presidente Eduardo Frei, o él, como ministro de Defensa, para haber revertido una compra que parecía, a todas luces, muy conveniente?

Aquí no está en discusión si el monto era el adecuado, si la cantidad de aviones era la adecuada o si el material era el adecuado; el tema es otro.

Todas las compras de material bélico se deciden, primeramente, a nivel técnico. Llega un momento en que se presenta al Ministerio de Defensa y éste da el vamos a la compra. Pero no hay capacidad civil para determinar si lo que se está comprando es lo más adecuado o si técnicamente es lo mejor.

El asesor número uno del ministro de Defensa es cada uno de los comandantes en jefe de cada una de las ramas de las Fuerzas Armadas. Si no se hace confianza en los comandantes en jefe que uno tiene, es imposible manejar el sistema de defensa. Nosotros no tenemos la capacidad para determinar si lo que se está diciendo respecto de un avión u otro es lo que corresponde o no. En Chile hay una sola entidad, por ahora, que puede determinar tal situación, y es la respectiva rama de las Fuerzas Armadas que está haciendo la compra.

Interrogado sobre la visita de Shimon Peres a Chile y si éste insistió en la compra de aviones israelíes, señaló que, obviamente pidió que le compraran los aviones. Hizo ofertas.

Consultado sobre su visita a Inglaterra, a dos meses de asumir como Ministro de defensa, expresó que fue invitado por una organización

que no recuerda, agendada con más de un año de anticipación, como una especie de visita dentro de un plan de relaciones que tenía el gobierno inglés, y coincidió que en ese momento fue designado como ministro de Defensa. No tuvo conversación ninguna con los ingleses respecto de ningún tipo de armamento, ya sea aéreo, naval o del ejército, por cuanto, en primer lugar, no tenía ningún conocimiento sobre esos temas ni se sentía autorizado. Ni siquiera en visita de cortesía tuvo reuniones con ninguna persona que fuera de relevancia, porque iba más bien como un becado, no obstante la coincidencia de haber sido designado ministro de Defensa.

Interrogado acerca de ¿cuándo tomó conocimiento el Gobierno y él como ministro de Defensa en particular, ya sea por la vía de la información quedaron los embajadores en Bélgica o en Francia, del escándalo que se había producido en esos países por las denuncias que se hicieron?, señaló que respecto de esos temas, él se enteró por intermedio del entonces diputado Nelson Ávila, quien fue a verle y antes le había enviado un oficio desde la Cámara de Diputados. Sin embargo, en ese momento todo apuntaba a un escándalo en Bélgica por coimas pagadas en ese país; no se hablaba de posibles pagos de coimas en Chile. La primera vez que escuchó esto fue no hace mucho tiempo, cuando empezó este problema y se inició la investigación.

En los años en que fue ministro de Defensa, entre 1994 y 1998, la primera vez, y en 1999, la segunda, en ningún momento se planteó una sospecha, acusación o insinuación que vinculara a civiles o militares chilenos con el pago de coimas en Bélgica.

Consultada su opinión sobre el proceso de compras de las Fuerzas Armadas, manifestó que es sumamente difícil crear una comunidad de defensa civil con capacidad de análisis y de conocimientos suficientes para interactuar de una manera razonable con los distintos estamentos técnicos de las Fuerzas Armadas. Cree que en este caso la situación es mucho más clara y precisa. En general, las Fuerzas Armadas chilenas han sido muy responsables en hacer bien este tipo de cosas y las decisiones que han adoptado respecto de la compra de armas durante los últimos veinte años le parecen adecuadas. Aquí el problema no está tanto en el proceso técnico de la toma de decisiones, sino en cómo centrarse en lograr que no ocurran pagos de comisiones indebidas o ilegales a otras personas. Eso tiene que ver más con la selección de los oficiales y comandantes en jefe que con un proceso reglamentado de cómo se hacen las compras militares. No ve que estemos en condiciones de contar con un estamento civil realmente capaz de tomar decisiones técnicas adecuadas para enfrentarse con lo que recomiendan las Fuerzas Armadas en este sentido. Añadió que, por lo menos, hizo fe en ellas completamente durante su período y le parecía que era lo que se debía hacer, porque era el estamento técnico, era lo que correspondía.

Interrogado acerca de si la compra era un buen negocio para Chile, respondió que la información que recibió provenía del organismo técnico asesor, que era la Fuerza Aérea. Es muy difícil saber si un avión es barato o caro, porque hay una gigantesca cantidad de componentes, como, por ejemplo, la aviónica. No se puede comparar esto con lo otro; "son peras con manzanas". Cada avión es distinto, por lo cual hay que hacer un análisis absolutamente claro



de qué ofrece cada avión y cuáles son sus capacidades técnicas de ataque y de defensa. No es posible saberlo. La información que recibió es la misma que el general Vega señaló en esta Comisión, en el sentido de que los aviones eran extraordinariamente baratos.

Consultado acerca de la celeridad con que se tomó la decisión de comprar los Mirages belgas y si, en definitiva, se adquirieron a SABCA o al gobierno belga, respondió que cuando asumió el cargo, esto ya estaba en marcha, los procedimientos que se emplearían estaban establecidos y los poderes se encontraban delegados, lo cual siempre se hace en las compras de las Fuerzas Armadas. Francamente, no puede decir si le llamó la atención o no, porque confió plenamente en los informes que le daba el organismo técnico que debía asesorarlo en esas materias. Veinte aviones en 107 millones le podía parecer bueno o malo, pero sería la opinión de alguien que desconocía completamente el tema. Solamente podía confiar en aquellas personas que, por la forma en que está organizado el sistema de defensa de Chile, eran los encargados de darle la información.

Todo lo demás, lo de los contratos de gobierno a gobierno, son chácharas inútiles. Hay una forma como se hizo el contrato, hay una manera en que se estableció el contrato, hubo poderes que se delegaron en la Fuerza Aérea. Entonces, seguir dándonos vuelta, no tiene sentido.

Está bien establecido que la compra fue razonable, que le sirvió mucho a Chile, que ocupó un espacio muy importante en el tiempo y que el problema está en el pago de esas comisiones, cosa que no debió ocurrir.

Interrogado acerca del proceso de compra y las responsabilidades involucradas señaló que el comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile no puede suscribir un contrato con el comandante en jefe de la Fuerza Aérea belga, no tiene la autoridad para hacerlo, no le corresponde hacerlo y no tiene por qué hacerlo.

Obviamente, una compra de armamentos se hace a través de un decreto del Ministerio de Defensa, que fue justamente lo que sucedió en este caso.

La Fuerza Aérea recomendó comprar esos aviones, el ministro de la época dictó los decretos correspondientes, reglamentó la manera en debía hacerse y delegó la ejecución del contrato, como es la costumbre en todas las compras que hacen las fuerzas armadas chilenas, en manos de la Fuerza Aérea de Chile, específicamente en su comando logístico o en la agregaduría en Londres.

Por consiguiente, todo esto es cháchara. Cuando señalan que es una cosa de gobierno a gobierno, obviamente que es así. El comandante en jefe no se puede meter la mano al bolsillo y comprar algo, no tiene las atribuciones, tiene que ser a través de un decreto del Ministerio de Defensa.

Lo verdaderamente importante es que hay un juez que está investigando el pago de comisiones ilegales o indebidas a personal de la Fuerza Aérea y a ciertos civiles. Es un problema gravísimo que afecta a instituciones permanentes del país y está empezando a explotar otro caso respecto de eso.

Ha quedado sumamente claro: no había ninguna razón para echarse para atrás en la compra. Todos los informes técnicos de quienes correspondía que lo hicieran eran favorables, los precios, tal como se ha dicho acá, eran demasiado baratos, o razonables, los aviones se entregaron y sirvieron al país.

Mientras el juez no termine la investigación no se puede asegurar si hubo comisiones ilegales. Se supone que las hubo. Pero aquí el foco ha sido tratar de sacar de la cosa principal, que es si se cometió o no delito, a que si la compra de los aviones fue correcta o incorrecta.

Consultado acerca de si existió algún informe del organismo técnico que recomendara deshacer la compra, señaló que no tuvo a la vista ningún informe verbal, técnico ni de ninguna otra especie en el que alguien recomendara o insinuara la posibilidad de echarse para atrás en este contrato. Todo lo contrario, siempre se consideró que era un excelente contrato y que había que seguir adelante. Reiteró, que los aviones eran absolutamente necesarios, porque Chile estaba pasando por un momento muy complicado y su adquisición cumplió el fin esperado.

Interrogado acerca del tipo de comisiones que aparecen autorizadas por él, en el decreto N° 5 A, del 17 de febrero de 1995, por el monto de 200 mil dólares, señaló que fueron comisiones bancarias al Banco General de Bélgica. Están los antecedentes del Ministerio de Defensa a disposición de quien lo solicite.

Consultado de por qué cree que en el Alto Mando de la Fuerza Aérea se hace mención a una decisión política, antes de la firma del contrato, expresó nuevamente, ¿cuál era la decisión política que había: echar para atrás el contrato o seguir adelante con éste? Entiende que la decisión política fue comprarlos para seguir adelante. Sin embargo –quiere decirlo con absoluta franqueza-, en ningún momento alguien le vino a preguntar en ese momento: “¿Firmamos o no firmamos?”.

Se firmó y se hizo porque así estaba dispuesto y porque así se hacen las compras en este país. La decisión política se tomó cuando se hizo el contrato. Ahora bien, también habría sido una decisión política echar para atrás ese contrato, por razones fundamentadas, producto de un informe que planteara errores respecto de los aviones, por ejemplo, que no servían o que el sistema de armas no era el correcto. Nada de eso pasó. La decisión política estaba tomada desde antes, desde el momento que se dicta el decreto, se dan las instrucciones y se reglamenta cómo se va a ejecutar el contrato. Todo esto es parte de ese mismo decreto.

Consultado si a la luz de los nuevos acontecimientos y de lo que se ha conocido, tenía la percepción de haber sido de alguna manera engañado o que esa decisión haya sido condicionada por sobornos, como lo plantea la justicia belga, y que, en consecuencia, la decisión técnica no fue la que correspondía, manifestó que no hay duda alguna que cuando años después se descubre o se investiga a las personas que hicieron los informes técnicos o tomaron la decisión respecto de una determinada compra, evidentemente que a uno le queda un dejo amargo. Añadió que no quiere expresar ninguna opinión hasta saber realmente los resultados de la investigación que lleva adelante del juez, pero, obviamente, si se llegara a comprobar lo que está en la mesa, no es una cosa que a uno le haya gustado. Porque al igual como cuando uno está en la empresa privada y descubre que su jefe de compra, a quien uno le ha depositado toda su confianza, ha estado ejecutando contratos por cuenta de uno durante años, es decir, cuando uno descubre que ha sido corrupto, uno se siente muy complicado, muy desagradado; pero realmente las conductas humanas son impredecibles.

Cree que en esto, por mucho que se trate de perfeccionar el sistema de compras, no vamos a estar nunca libres de gente que quiere sobornar y de gente que quiere dejarse sobornar. No está acusando a nadie ni tiene la menor idea si esto es real o no. Hay que esperar que el juez termine su investigación.

Reiteró que lo que se está investigando es grave. No se está investigando el sistema de compras chileno, sino si altos personeros civiles o militares se dejaron sobornar. Eso es lo importante. En eso, la Comisión debe ser verdaderamente de una perseverancia total, hasta esclarecer completamente el tema que se está tratando.

d) General(R) de la Fuerza Aérea de Chile, don Jaime Estay (14/05/2009).

Su participación se limita y comienza el 28 de febrero de 1994, con una convocatoria que me hace el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de la época, que no estoy seguro si fue el general Ramón Vega o el general Rojas, que lo reemplazaba en ese momento, quien me pidió firmar una carta de intención, ya redactada, porque había ingresado en la competencia y en la licitación un nuevo avión: el Mirsip belga. Yo tenía que firmarla como comandante del Comando Logístico, que era mi puesto legal en ese momento. La firmé, tal como me lo pidieron.

A principios de junio o fines de mayo, el Comandante en Jefe citó a una reunión de generales de su alto mando, en la cual estuvimos todos reunidos para escuchar la comunicación que nos hacía en cuanto a que el avión elegido en la licitación había sido el Mirage Mirsip belga.

Nos explicaron la forma como se había hecho la licitación, los estudios que habían realizado, las comisiones que habían participado en la decisión. Luego el comandante en jefe nos ofreció la palabra a todos los generales por si había alguien que tuviera alguna objeción o algo que agregar a esta

decisión que tomaba la institución. La respuesta consistió en pararnos y aplaudir, porque era una compra realmente fantástica, muy conveniente para la Fuerza Aérea y para el país.

Terminada la reunión, el comandante en jefe me pidió que me quedara y me dijo: “General Estay, usted se hace cargo ahora de la preparación del contrato. Le voy a enviar una comisión, la misma que participó en la evaluación, para que apoye y soporte la que usted va a formar con el comando logístico, para poner toda la legalidad que corresponde y todo lo que está expuesto en la carta de intención y en las cartas posteriores, y le den origen a un contrato.

Este contrato lo trabajamos durante unos veinte días. Mientras estábamos en eso, llegaron dos oficiales belgas, que tenían grado de coronel -fueron el primer contacto que tuve con alguien de Bélgica-, más dos personas de Sabca. Ahí también conocí al representante para Chile de esa empresa, un señor De Smet, quien coordinaba la reunión por la parte belga. Yo era el coordinador por la parte de la Fuerza Aérea y el fisco de Chile.

Estuvimos reunidos unos 15 días. Elaboramos el contrato y lo entregamos a la comandancia en jefe. Contenía todo lo que se nos había ordenado que incluyéramos en él.

El comandante en jefe lo revisó, lo mandó a los diferentes estamentos y posteriormente al poder político, para que lo firmaran. Debía ser visado por la Tesorería, por el ministro de Defensa, por la Contraloría General de la República, por el ministro de Hacienda y, finalmente, requería la anuencia del Presidente de la República.

Hechas todas esas cosas, que demoraron aproximadamente 15 días más, el comandante en jefe me dijo: “Aquí está el contrato aprobado, visado, listo. Tú viajas la próxima semana a Bélgica, con parte de la gente que participó: asesores jurídicos, técnicos en la parte pilotaje y de mantenimiento.

Fuimos cinco personas en total. Estuvimos cuatro días en Bélgica. Firmamos el contrato en la sede principal del Banco Nacional de Bélgica, en una ceremonia muy importante, muy seria, con presencia del embajador de Chile en ese país, del comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Bélgica, de los dos jefes principales de Sabca, oficiales generales de la Fuerza Aérea belga, el presidente del Banco de Bélgica y algunos asesores de él, que estaban sentados en la contraparte.

Después se firmó un contrato de crédito, que estaba fijado y dispuesto por la cantidad que ordenaba el decreto.

Finalmente, volví a Chile, informé de esto al comandante en jefe y en mi condición de encargado del comando logístico esperé que el contrato entrara en vigencia para realizar todas las diligencias que debíamos hacer para ponerlo en ejecución.

A fines de ese año fui destinado a otra parte, así es que entregué el comando logístico y perdí contacto cercano respecto de lo que estaba ocurriendo con eso.

Terminada la exposición se produjo un debate consignándose, a continuación, las respuestas resumidas del General (R) señor Estay.

Había una licitación de aviones, en la cual recuerdo que fueron presentados el Jaguar, uno sudafricano, otro israelí, además de éste que aparece, el Mirsip belga.

La carta de intenciones no es otra cosa que un documento que fija ciertas normas que van a funcionar en ese contrato o respecto de ese avión, si se elige. La carta de intención que firmé tenía que ver con la entrada del Mirsip belga a la competencia en ese momento.

Viajó una comisión que estaba viendo los aviones en Israel. Posteriormente, en noviembre, mientras se hacían los estudios, pasaron a Bélgica dos oficiales a ver los aviones que se estaban ofreciendo, quienes dijeron que la oferta era interesante, que el avión estaba bien modificado, que estaban haciendo un buen trabajo en ellos y que era interesante que ese avión también compitiera.

Posteriormente, cuando el avión ya estaba dentro de la competencia, una comisión de aproximadamente 20 personas fue a Bélgica a estudiar el caso, Eran 20 oficiales, entre ingenieros, pilotos y técnicos en diferentes áreas.

La delegación viajó a fines de marzo, principios de abril. Estuvo bastante tiempo allá. La presidía el General Alvarez. No tengo seguridad que fuera alguna autoridad política con esa delegación.

Si la comisión de 20 personas que mandaron hubiera dicho que el avión no servía o no era lo que estaban ofreciendo, la carta de intención simplemente se rompía. No tenía otro valor que eso, así lo entendí.

Respecto del decreto posterior no tenía ninguna información y tampoco sabía que se estaba firmando. No sé quién más tendría información de ello.

La Fuerza Aérea está conformada por una Comandancia en Jefe, un Estado Mayor que planifica, y dentro de esa planificación está el desarrollo de la institución. Los comandos son ejecutivos, es decir, ejecutan la planificación que determinó el Estado Mayor, aprobada por el Comandante en Jefe.

Entonces, todo a lo que nos hemos referido acá es una planificación. Son estudios del Estado Mayor para lograr formas de desarrollo de la Fuerza Aérea. Una vez que está todo eso listo, el órgano ejecutor, llámese

comando logístico, comando de combate o comando de personal, coloca a la gente y los elementos para que la planificación se transforme en una realidad.

Legalmente y según mi función en la Fuerza Aérea, no tenía nada que hacer en ninguno de los pasos previos, ni de negociación, ni de estudio de calidad de los elementos que se iban a comprar, ni de inteligencia para saber si los países estaban vendiendo algo que realmente era de ellos. El comando logístico es un órgano ejecutivo que se limita a ejecutar la planificación de desarrollo de la institución y la operatividad de la Fuerza Aérea.

Nunca supe que Sabca estuviera cuestionada. Viajé a Bélgica y fui recibido por personeros del más alto nivel del gobierno belga, por el ministro; por los personeros de Sabca, por el Presidente del Banco Nacional de Bélgica, sin ningún problema.

No ha habido cambio de contrato. Lo que hubo fue un cambio de lo estipulado en la carta de intención que, insisto, no era otra cosa que una carta de intención; así lo consideré y así me lo explicaron. La carta de intenciones tal vez no la tenga el Ministerio de Defensa, pero debe estar en la Fuerza Aérea.

No tengo conocimiento de quién le propuso al ministro Pérez Yoma cambiar lo que había en la carta de intenciones.

Los aviones eran 20, con 5 más que fueron obsequiados para repuesto y que no estaban modificados. Volaron desde fines de 1996, hasta dos años atrás. O sea, volaron casi 14 años y cumplieron absolutamente con los objetivos que la planificación de desarrollo de la Fuerza Aérea de Chile tenía para cubrir el gap, desde que se dejaron los Hunter en 1995 hasta que se compraran los F-16.

Una de las razones que también fue importante en la decisión -lo supimos después, porque lo hemos estudiado latamente- fue que la modificación que tenía el Mirsip era la misma en electrónica y en aviónica -que es toda la presentación del avión para el piloto- que el F-16, lo que facilitaba el paso de un avión a otro.

En este momento, hay 14 de los 20 aviones en conservación en el grupo de abastecimiento de la Fuerza Aérea de Chile en El Bosque, que están cubiertos con carpas y están en venta con una cotización mínima de 30 millones de dólares.

Además, con ellos tuvimos un solo accidente, y en la aviación los accidentes en un 99 por ciento se producen por fallas humanas.

Respecto de los depósitos, me los hizo el señor Carlos Honzik, que era una persona sumamente conocida en la Fuerza Aérea. Fui general durante 9 años, fui coronel en los estados mayores en Santiago, en la dirección de operaciones y lo conocía desde 1984, más o menos, como un representante de firmas europeas, fundamentalmente orientadas a artillería

antiaérea y misiles antiaéreos. Era representante de la firma Oerlikon Contraves de Suiza. Ahí nos conocimos e hicimos amistad, la amistad que puede hacerse entre personas que son representantes y nosotros, que éramos posibles compradores.

Nunca supe sino hasta 1999, en que la Fuerza Aérea hizo la investigación de este caso, que don Carlos Honzik estaba metido en este asunto de la venta de aviones Mirage. Sabíamos que era posible representante de los Jaguar ingleses. Entonces, no había por dónde relacionarlo con la venta de los Mirage.

En junio de 1995, el comandante en jefe recién nombrado, el General Rojas, me comunicó que el próximo año me enviaría de agregado aeronáutico a los Estados Unidos.

El señor Honzik me ofreció que en Estados Unidos le comprara, con mis derechos de importación, un automóvil Mercedes Benz. Esto se usa en el Cuerpo Diplomático –ustedes tienen que saberlo- o en las Fuerzas Armadas, uno vende el derecho a la larga. El vehículo tiene que tenerlo en su poder por tres años. Además, tiene que ser una cosa de confianza muy grande. Reitero, se usa que se venda el derecho y uno no gasta para pagar el automóvil, y recibe una cantidad por ello.

Hicimos el negocio, el compromiso, y me dijo: “Qué te parece que yo te dé una parte ahora, y después, cuando estés en los Estados Unidos, vemos cuánto realmente sale, cuántos son los costos y ahí te completo la cantidad”. Eso fue lo que hicimos y ésa es la razón de los cheques de su cuenta personal que él me dio y que yo cambié, los primeros, y deposité el último, porque ya tenía cuenta en Estados Unidos y estaba comprando el auto. Ahí están los tres cheques. El auto costó 41 mil dólares, fueron 4 mil dólares de traslado desde los Estados Unidos a Chile y 20 mil dólares que yo le pedí por mi derecho. Yo sé que ahí estoy en falta, pero se usaba. Y ésa es la razón.

Se pagan comisiones en ese tipo de negocios, un 2 por ciento de la venta como tope. Jamás una cantidad estratosférica como ésta que se ve acá, 15 millones de dólares de 109 millones. Pero, se usa que las empresas tengan representantes, que gestionen las ventas con los usuarios y que haya comisiones que pagan las empresas, no a sus compradores, sino a sus gestores.

Ahora, la decisión técnica es que el avión es bueno y la decisión política es que se compre. La Fuerza Aérea no compra aviones, sino que propone lo que quiere y las compras de aviones son de Gobierno a Gobierno. La institución dice que tal avión nos conviene y es el que queremos para el desarrollo que tenemos previsto. Luego, se propone y el Gobierno toma la decisión de comprarlo y pone los fondos correspondientes de la Ley del Cobre.

En lo que a mí respecta, esto no tiene nada que ver conmigo. Lo digo honestamente. La razón de las platas es la que señalé. No participé en negociaciones. Recibí órdenes y las ejecuté, y cumplí con el rol que me correspondía dentro la Fuerza Aérea.

e) General (R) de la Fuerza Aérea de Chile, don Florencio Dublé (14/05/2009)

Esto parte en 1992, la carta de oferta llegó en diciembre de 1993 y el contrato se firma en diciembre de 1994.

Durante todo ese período fui comandante de la IV<sup>a</sup> Brigada Aérea, con base en Punta Arenas. No tuve ninguna participación en la elección, recomendación, adquisición o firma del contrato.

Recién en 1996 me hice cargo del comando logístico y, en tal calidad, me correspondió recibir las partidas de aviones adquiridos, los cuales eran recepcionados en Bélgica por una oficina técnica que había en el lugar, la cual los probaba, certificaba y aprobaba para que pasaran al Estado de Chile, para lo cual emitía un certificado de aceptación. Luego de eso, procedían a desarmarlos y a enviarlos a nuestro país.

Ésa fue la única participación que me correspondió en este caso como comandante del comando logístico.

Hay una corrección que quiero hacer a lo dicho por el general, en el sentido de que en noviembre de 1994 se da de alta la primera partida y los últimos llegaron finalmente en 1995. Y terminaron en 1995, con la llegada de los F-16 holandeses al Grupo N° 8.

La utilidad del avión es sumamente buena y ha habido un solo accidente en Punta Arenas, que no fue fatal, ya que fue un problema de pilotaje en que se perdió el control; el avión topó el suelo, y el piloto se eyectó en forma exitosa.

En todas partes aparecía una compra de gobierno a gobierno. Después me entero por la prensa de que hay 15 millones que se pagaron en comisiones. Los belgas los pagaron a espaldas de lo que nosotros podríamos saber.

Finalmente y respecto de los depósitos. En 1996 fui comandante logístico, presidente de Fidae 1996 y general de aviación, por lo tanto, estimé que ya no tenía más futuro en la Fuerza Aérea de Chile, además de no tener posibilidad de ser comandante en jefe. Por lo tanto, comencé a ver cual sería mi futuro. Decidí poner una bomba de bencina, una estación de servicio, hice una sociedad con mis hijos, la cual sería financiada con mi jubilación.

Afortunada o desgraciadamente no me fui, ya que me nombraron comandante de educación. Sin embargo, la idea de la estación de servicio permaneció. Don Conrado Ariztía es mi amigo, lo conocí en 1992 en Punta Arenas, cuando estaba instalando unos radares para vigilar Río Gallegos y Río Grande. Con él hicimos una amistad que dura hasta el día de hoy. Él me ofreció solucionar mi problema de financiamiento de parte de la estación de servicio.



Una vez que terminé en el comando logístico en diciembre, y me voy al comando de educación, en abril de 1997, el señor Ariztía deposita en mi cuenta del Banco Riggs la cantidad de 60 mil dólares, cifra con la cual financié parte de la estación de servicio, en calidad de préstamo, y que con posterioridad fue devuelto –como él mismo reconoce- una vez que me acogí a retiro en 1998. Ése es el origen del problema de los fondos que tengo yo.

f) Coronel (R) de la Fuerza Aérea de Chile, don Luis Bolton (14/05/2009).

En 1993, cuando me desempeñaba como comandante del Ala Nº 4 en Iquique, junto con otro piloto tuve que viajar a Israel, a Bélgica y a Inglaterra, en donde hicimos una inspección de tres aeronaves, dentro de ellas, los aviones Mirage. Emití el informe y regresé a mi puesto en Iquique.

El 1 de marzo de 1994 fui destinado a la Dirección de Operaciones. En ese entonces, mi jefe, el Director de Operaciones de la época, me ordenó viajar en abril a Bélgica para hacer una inspección en detalle del avión Mirsip. Viajamos un gran número de pilotos, técnicos y especialistas por área, incluyendo ingenieros electrónicos, ingenieros en softwares, especialistas en motores, sistemas auxiliares, en fin, todo lo que incorpora un sistema tan complejo como un avión. Cada uno de ellos efectuó la evaluación, emitió su informe técnico, el cual consolidé en mi calidad de asesor.

En esa oportunidad participaron pilotos expertos en el área de Mirage y, una vez que volvimos en el mes de abril, entregamos el informe a nuestro jefe. Al poco tiempo, el Director de Operaciones nos informó que la superioridad institucional había decidido comprar el avión Mirsip, que después fue bautizado en Chile como Elkan.

Trabajé en este proyecto alrededor de 2 a 3 meses, y luego me desempeñé en otros cargos, como lo es la actividad espacial de la Fuerza Aérea de Chile.

Después de su exposición, en el seno de la Comisión Investigadora se desarrolló un debate, consignándose a continuación las respuestas resumidas del Coronel (R) señor Bolton:

Con respecto a los depósitos, en 1996 me encontraba sirviendo en Estados Unidos. El señor Ariztía tomó contacto conmigo, con el propósito de efectuar algunos trabajos relacionados con el área de las empresas norteamericanas fundamentalmente en el área de las comunicaciones. Fue un trabajo que hice, en un acuerdo entre particulares. Una vez que terminé mi trabajo él me pagó lo que correspondía a lo que habíamos acordado.

Dentro de los tres depósitos, hay uno de 60 mil dólares, que es el que se cuestiona dentro del proceso y que es parte de la investigación. Quiero agregar que esto es parte de un todo y ése es el acuerdo que tuve como persona natural por un trabajo que hice en forma absolutamente personal durante mis horas libres.

Realicé esos trabajos mientras estaba en servicio activo, como persona natural, dentro de las posibilidades que me permitía trabajar durante mis horas libre. No lo comuniqué a la Fuerza Aérea de Chile porque era un trabajo como persona natural y particular. Se trata de estudios del área de comunicaciones, como radares y sistemas de aviónica en general.

Mi trabajo tenía relación con las empresas norteamericanas, pues tuve posibilidad de acceder, ya que me encontraba allá, considerando que Estados Unidos es un centro de la más alta tecnología. Se trata de empresas de carácter abierto, realicé los trabajos durante mis horas libres y en ese momento no tenía ninguna función relacionada con los procesos de decisión.

Esto ocurrió en 1996 y 1997, en ocasión que me desempeñaba en un puesto en el extranjero y que mi participación, que duró dos a tres meses, en el proceso como parte del equipo evaluador de los aviones Mirage, había concluido hacía dos años.

En la Fuerza Aérea llevaba más de dos años el estudio del reemplazo del avión Hawker Hunter. Me incorporé en la última parte de este proceso. Fuimos a visitar estas aeronaves y tuvimos la oportunidad de conocer el avión belga. Posteriormente, en abril, se hace la evaluación y los especialistas emiten un informe detallado de cada uno de los sistemas del avión. Por lo tanto, sí puedo decir que participé en esa evaluación que estuvo a cargo de mi jefe, que era el Director de Operaciones de la época. Además, se efectuó una serie de vuelos por parte de pilotos de la Fuerza Aérea de Chile junto a pilotos belgas, quienes emitieron un informe.

El grupo recomienda ese avión, que tenía los sistemas más modernos de la época porque los belgas lo habían tratado de modernizar con las tecnologías más cercanas a su flota principal, que eran los F-16. Por lo tanto, tenían una ventaja tecnológica muy considerable con respecto a sus dos competidores.

Al regreso de Estados Unidos pasé a retiro voluntario, entre 1998 y 1999, y me dediqué a trabajar en diferentes áreas de acuerdo a mi especialidad como experto en defensa.

En el caso del avión Mirage belga les puedo recordar que ese avión había sido modernizado por los belgas de acuerdo a las especificaciones de la OTAN de esa época, que incluía los sistemas más avanzados para un avión de esa generación –en la época de los 90-, porque éste debía cumplir un rol dentro de las fuerzas de la OTAN.

g) Senador Nelson Ávila (04/06/2009).

Señaló que su incursión en el caso Mirage arranca en 1997. Fue en conversación reservada que sostuvo con el ministro de Defensa de ese momento, Edmundo Pérez Yoma. Lo puso al tanto de una información muy delicada que había recibido desde Bélgica. Percibió en él la incomodidad que le producían cuestionamientos en un ámbito tan sensible como la probidad, en el

área que él manejaba. Sospechó que era una reanudación de mis hostilidades a la Fuerza Aérea. Al rattán y al proyecto Atlas, seguirían ahora los Mirage.

Quizás por ese prejuicio transcurrió el tiempo sin reacción alguna, pese a que la información suministrada era muy inquietante.

Dos o tres meses después, concretamente el 7 de noviembre de 1998, la Revista Qué Pasa informó del tema en un consistente reportaje titulado "Pistas belgas". Confirmó todo lo que me había llegado a través de una persona cuya identidad se comprometió a no revelar, por razones más que obvias. Se trataba de una fuente privilegiada por el nexo que le unía a un integrante del equipo que practicó el allanamiento al domicilio particular del general Jacques Lefebvre. En tal carácter, le correspondió clasificar la información encontrada.

El militar se suicidaría en marzo de 1995.

En una de las carpetas requisadas le encontraron documentos relacionados con la venta a nuestro país de 20 aviones Mirage de segunda mano, cuya modernización había sido un sonado escándalo. En esos papeles secretos estaba la huella de los depósitos a favor del llamado "dispositivo chileno". En lo que insistió mucho la persona relacionada con este hallazgo fue en que Bélgica había hecho la pérdida de estos aviones y que la jugada consistía en poder venderlos a algún país en que se dieran las condiciones apetecidas. Así, todo sería ganancia.

El 7 de enero de 1999 le entregó personalmente una carta al ministro de Defensa, José Florencio Guzmán. En ella consignaba, destacadas, las declaraciones judiciales obtenidas del general Lefebvre antes de su muerte. Decía: "Luego de las pesquisas a Europavia, el 3 de marzo de 1995, los documentos relativos a Chile han sido encontrados. Estos son confidenciales. Su divulgación en los medios sería catastrófica, ya que descubriría la red local y nuestros agentes estarían en dificultades."

Claro que si el alto oficial belga hubiere sabido al ritmo en que funcionan nuestras instituciones, el sosiego le habría acompañado hasta la tumba.

El citado ministro Guzmán le contestó el 13 de enero de 1999, que había dispuesto "una investigación sumaria, a partir de los antecedentes que obran en la institución". En esa lógica, para el caso del Registro Civil, es como si el ministro de Justicia, en vez de formular un requerimiento al Consejo de Defensa del Estado, se hubiere limitado a ordenar un sumario interno hecho por el equipo del ex director del Servicio, señor Guillermo Arenas.

También el secretario de Estado pidió al embajador Hugo Cubillos que informara detalladamente sobre el asunto. Luego me dio cuenta de ello en una misiva del 26 de enero de 1999. Allí expone: "El abogado Spreutels expresó que a la fecha no existía ninguna investigación sobre la venta de aviones Mirage-Mirsip a Chile que estuviera radicada en los tribunales belgas".

La ingenua respuesta era formalmente correcta. Pero el asunto no iba por ahí. En realidad, todos los antecedentes se encontraban en la circunscripción de Liège, en el marco del proceso Mirsip, específicamente en la denuncia número 50.767, de 14 de mayo de 1997.

El 17 de enero de 1999 viajó a Bruselas, donde fue recibido en audiencia especial por el juez Daniel Fransen y todo su equipo investigador. Le pidió expresamente remitir un exhorto a Chile y así formalizar el caso en nuestro país. Eso permitía sacar de su serena vigilia a las autoridades competentes.

Dio cuenta de todo lo obrado por él hasta ese momento. Al magistrado le costaba entender que no se hubiese producido una actuación de oficio, vista la gravedad de la denuncia, y, además, que nadie, aparte de él, se hubiera empeñado en tomar contacto con el juez.

En todo caso, algo muy importante quedó al desnudo: la coima, si bien se repartió en diversos paraísos fiscales, estaba dirigida a quienes componían el llamado dispositivo chileno. Y así se hizo.

La generosa “lubricación” a los mecanismos de toma de decisiones avanzó despejando todos los “obstáculos técnicos” de la más variada naturaleza.

La tarea del ministro en visita, entonces, debe medirse por su capacidad para completar la nómina y cuadrar la caja. Ni más ni menos.

Vio la necesidad de dejar un representante en Bélgica, por si fuesen necesarios nuevos contactos con el juez. Pero sobre todo para conseguir mayores antecedentes. Así fue como otorgó un poder simple, con fecha 20 de enero de 1999, al abogado monsieur Tibault Bouvier, de la ciudad de Namur.

El 29 del mismo mes, hizo entrega al ministro José Florencio Guzmán de una carpeta con quince documentos que obtuvo en Bruselas, entre lo cuales sólo menciono tres de los más relevantes.

1) Declaración del general Lefebvre, prestada al tribunal (*folios 016077 al 82*), en la cual éste admite que para lograr la operación de la venta de los Mirages a Chile se necesitaba un dispositivo local competente.

2) Carta del mismo general donde designa como su único interlocutor a Francois de Smet, calificándolo de “pantalla” de Carlos Honzik, el negociador oficial.

3) Denuncia N° 50.767 donde se describe el procedimiento para repartir en Chile los 15 millones de dólares.

Al final, concluyo: “La sola relación de los documentos ya citados, indica que estamos en presencia de un hecho de corrupción de vastas proyecciones”.

Sugirió que el propio ministerio se dirigiese al Consejo de Defensa del Estado para darle mayor fuerza al asunto. Después, sostuvo una entrevista con la Presidenta de dicho organismo, señora Clara Szcarranski, a quien le expuso todo con lujo de detalles y le anticipó la pronta remisión de los sustentos correspondientes por parte del ministro Guzmán. Pero de modo informal, le entregó copia de lo más sustancioso. Al final, ese valioso dossier, fue enviado nada más que a la FACH, porque el Ministerio de Defensa opera como la Superintendencia de Bancos: recibe y remite. En esta oportunidad, ni siquiera eso lo hizo completo.

El secretario de Estado en cuestión, con tales antecedentes, en vez de aportar al esclarecimiento de los hechos en el sumario interno de la FACH, lo que hizo fue dar luces para precipitar el resultado en una dirección exactamente contraria. En ese momento, no eran sólo personas individuales las involucradas, como lo sostuvo Francisco Vidal, el ministro, sino la FACH, institucionalmente. Esto lo prueba el resultado de la investigación interna, la cual omitió un informe técnico sobre los aviones que habría echado por tierra la operación en marcha.

Importante también fue su visita a la Oficina General del Aire, en la avenida 33 de Champs Elysees, en París. Su intención era entrevistarme con el Secretario General, señor Philippe Verpilleux. No fue posible. Pero un contacto casual e inesperado le ilustró sobre la “tecnología del soborno” que aplican los gestores en el negocio de las armas. Éstos, elaboran una especie de mapa genealógico. Es decir, marcan las vías de la consanguinidad para llegar al punto neurálgico. Si surge una ocasión propicia, tocan al familiar más vulnerable. Desde luego, ya saben todo de él. Están en condiciones de ubicarlo prestamente, le aclaró.

También intentó conversar con monsieur Felamare, de la compañía Dassault, constructora de los aviones y que estuvo a cargo de su modernización por encargo de Sabca. Es decir, la misma firma que los vendió a Chile. Se hizo la gestión a través del embajador en Francia, Fabio Vio, pero sin éxito.

El 2004, después de numerosos esfuerzos fallidos por otorgar relevancia al tema, decidió solicitar un ministro en visita. Ello, por las repercusiones públicas que, auspiciosamente, volvían a tener estos hechos, gracias a la actuación de la jueza Sandra Rojas y el posible viaje del magistrado a cargo de la investigación en Bélgica.

El 22 de abril entregó el documento. En el mismo hizo notar la condición de “intermediario fantasma” que asumió el yerno del ex senador Ramón Vega, Bernardo Van Meer y la parte de la “coima” que recibió por su lobby familiar.

Debido a ese nexo, se hizo representar por el señor Francisco de Smet, a quien el propio Lefebvre calificó muy descarnadamente como “pantalla de Carlos Honzik”.

Concluyó señalando al señor Marcos Libedinsky, Presidente de la Corte Suprema en ese momento, que “sucesos de muchísima menor magnitud y relevancia han derivado en parlamentarios no sólo desaforados, sino que con sentencias ejemplificadoras en su contra”.

El señor Libedinsky ni siquiera se tomó la molestia de responder el oficio. Confía en que algún día se sepan sus motivos. En todo caso, hizo un valioso aporte a la impunidad, a través de la prescripción ya asegurada de los delitos.

En mayo de 2004, con una carta presentada por el entonces Presidente del Senado, Hernán Larraín, intentó una nueva entrevista con el juez Fransen. Esta vez todas las instancias se habían tornado herméticas, por las derivaciones políticas que la investigación estaba teniendo en Europa. Lo de Chile era sólo una arista, aunque en ningún caso menor. De todos modos, entregó copia traducida al francés del documento ingresado en el máximo tribunal chileno. Éste, desgraciadamente para el efecto buscado, lo presidía el señor Libedinsky.

Este caso ha representado para él una gran decepción mirado desde una perspectiva institucional. Pareciera ser que un espeso manto de impunidad se hubiere desplegado generosamente para tutelar ciertos nombres. Según el Observatorio Cono Sur de Defensa y Fuerzas Armadas, en enero de 2004 la Comisión de Ética, presidida por el senador Gabriel Valdés, habría manifestado lo siguiente: “El ex Comandante en Jefe de la FACH y el entonces Senador Designado Ramón Vega no cometió ningún acto reñido con su condición de parlamentario en la cuestionada compra de aviones Mirages”. Ello, sin sopesar antecedente alguno, en la más pura y desprejuiciada expresión de solidaridad corporativa.

Parfraseando a Voltaire, dijo que es peligroso tener razón cuando algunos omnipotentes están equivocados. De todos modos, ha oído que la perseverancia es invencible.

Consultado acerca de cómo es posible que, habiendo explotado ese tremendo escándalo en 1995, con una empresa que ya estaba cuestionada en Bélgica y que actuaba como parte, no se haya prendido ninguna luz roja en el escalón político, en el escalón diplomático o en el escalón militar, en Chile y el cambio de rol de Sabca, quien le compra los aviones al gobierno belga y se los vende al gobierno de Chile. Los compra en 70 millones de dólares y los vende en 109 millones de dólares, con lo que facilita las coimas, el Senador Ávila señaló que ha observado que hay gran disparidad en las cifras que se manejan respecto de cada una de las negociaciones de que fueron objeto estos aviones, partiendo por su proceso de modernización que se llevó a cabo en 1989, con un costo de 150 millones de euros.

Cuando se desata el escándalo que, por lo demás, surge de la manera más inesperada, como fue el asesinato de un alto dirigente político belga, se interrumpe ese proceso. Hay cambio de autoridades a nivel político, salen unos, ingresan otros, incluso, a nivel de ministros. En ese momento, el Estado belga hace la pérdida de los aviones ya modernizados. Bélgica decide en

los hechos deshacerse de ellos y al efecto encarga a Sabca la negociación de los mismos a cambio de 59 millones de euros, aproximadamente.

A partir de ese momento, Sabca es quien inicia todas las gestiones para colocar en alguna parte esos aviones. Se realizan contactos con India y Pakistán, pero no prosperan las negociaciones hasta que surge una luz en Chile.

Agrega que le parece que sería interesante que esta Comisión averiguase los nombres de todas las personas que compusieron la delegación que acompañó, en 1992, al Presidente Aylwin en su visita a Bélgica. No sé si han reparado que en esa ocasión viajó una delegación inusitadamente alta de la FACH, constituida por ocho oficiales.

Presume que en esa oportunidad algo se conversó del tema, porque en agosto de ese mismo año se produce la primera visita de Jacques Lefebvre a Chile, que después repite en 1993. Él dejó perfectamente armado lo que con posterioridad denominaría el dispositivo chileno, por lo tanto, él se fue con una gran conquista entre manos, porque con esa composición que le dio a la instancia de su confianza en Chile, de algún modo estaba garantizando una fluidez del negocio que le interesaba.

Agregó que Sabca le compra al gobierno belga los aviones y se los vende a Chile. No hubo en los hechos una negociación de Estado a Estado, sino del Estado chileno con Sabca.

Consultado acerca de qué opinión le merece la acción del ex ministro Patricio Rojas en esta compra. Según su opinión, ¿se trató de una decisión netamente técnica o también hubo un componente político en la toma de decisiones sobre la compra de aviones Mirage?, señaló que siente que en esta instancia tiene la obligación de asomar, incluso, algunas presunciones, por cuanto es muy difícil que al margen de los canales establecidos por la justicia nosotros estemos en condiciones de exhibir pruebas fehacientes. Incluso, duda mucho de que el ministro las consiga. Éste es un negocio muy sucio, pero que se trata con guante quirúrgico. No hay huellas. Es muy difícil encontrarlas. Se involucra aquí gente muy avezada en el negocio.

Ustedes han conocido diversos nombres de lobbistas. Pero, a diferencia de los que se conocen en los temas económicos normales, que son muy vistosos desde el punto de vista mediático, éstos son de gran sigilo para actuar. Ni siquiera se sabía de la existencia de muchos de ellos, pero se encuentran cada vez que se hace algún tipo de indagación acerca de negocios, ya sea en adquisición de armas o de otras cosas por parte de algunas de las ramas de las Fuerzas Armadas. Es el caso, a título solamente de ejemplo, del señor Ariztía O'Brien.

En términos genéricos, manifiesta que si fuere preciso hacer una trazabilidad de este negocio, desde el punto de vista de la transparencia, cabría afirmar que en cada uno de los puntos de la cadena hay un hecho de corrupción. Aquí, en su concepto, no escapa un solo eslabón.

Es de toda lógica y del más elemental sentido común que si se adoptan los resguardos para que en la parte técnica todo funcione debidamente y sortee los diferentes escollos, también tienen que tomarse todas las precauciones respecto de las instancias que al final deciden en esta materia. Y eso no se deja de lado bajo ninguna circunstancia, sobre todo tratándose de una operación de esta magnitud.

Añadió, a modo de consuelo, como chileno, que respecto de este escándalo, y con cifras mucho mayores que las que se ventilan en Chile, en Bélgica no se ha abierto investigación alguna que aborde la arista política. Eso quedó completamente enterrado. Y cree que la razón es la cantidad de millones en juego.

Esto es algo extraordinariamente turbio. Y llama mucho la atención que cuando su insistencia amenazaba con revivir el tema en el ámbito político, en Bélgica se cerraron todas las puertas. No hubo más apertura, y lo mismo le habrá ocurrido al señor Presidente de la Comisión, en las gestiones que llevó a cabo.

Da la impresión de que en Bélgica hubiere como un acuerdo implícito de dar por sepultada esta situación y, por lo tanto, no llevar a cabo investigación alguna que comprometiere al ámbito político.

Eso es una verdadera tragedia, desde el punto de vista de su deseo de descubrir todos los vericuetos de este caso, porque aquí hay conexiones, sin ninguna duda, que en su minuto se llevaron a cabo y que, por lo demás, operaron eficazmente.

Tal vez, haya una esperanza por nuestro lado de conseguir más información de la que actualmente tiene, por la vía del levantamiento del secreto de algunas cuentas, porque naturalmente se podría saber cuál fue el destino en la distribución más detallada de los montos que se comprometieron para el feliz término de esta operación.

De cualquier manera, será muy difícil sortear los escollos que quedan en el camino al constatar que en Bélgica no existe disposición para despejar las incógnitas que allí quedaron sepultadas.

Interrogado acerca de la actitud, más bien displicente, respecto de su denuncia, desde el punto de vista político, reitero lo que manifesté en su exposición. Se sintió profundamente frustrado por la reacción que observó en ese instante de parte de las diversas instancias que tocó, con la finalidad de llevar a cabo una investigación, dada la gravedad de los hechos.

Lo que se aportó en ese instante era para actuar de oficio, no sólo en el ámbito político sino también en otras instancias.

Se perdió un tiempo precioso para poder desentrañar todas las aristas oscuras de este caso.



La verdad es que no sabe si dominaron prejuicios respecto de su persona, en ese instante, o existieron otras razones.

Lo concreto es que hubo una gran pasividad que ahora queda de manifiesto de manera mucho más nítida, una vez que tanto esta instancia como otras han ido consiguiendo información que antes no se disponía.

Consultado acerca del rol que cupo al señor Carlos Honsik señaló que de acuerdo con los antecedentes que se conocen, él fue quien tuvo la responsabilidad de constituir lo que Lefebvre denominó el “dispositivo chileno”. Este último, con su propia letra, calificó en un documento como “pantalla de Carlos Honsik” a Francois De Smet. Éste es un belga vecindado en nuestro país, que acompañó las visitas de Lefebvre en cada una de las entrevistas que tuvo, y le servía de intérprete. Entonces, a todas luces se ve que Honsik distribuyó al por mayor –por decirlo de alguna forma– los dineros contemplados para las comisiones. Un tanto lo recibió el yerno del general Vega, creo que son 2.7 millones de dólares, que estaban destinados, si usted quiere, a compensar todo lo que fue el tránsito de la negociación en el ámbito técnico. Y lo que concierne a otras instancias, aparentemente, se canalizó por el lado de una persona de mucha confianza para quienes se manejan en el negocio de las armas; el señor Conrado Ariztía, quien a su vez, había hecho depósitos en otras cuentas con las conexiones que se conocen. Por esa razón, como señaló hace un instante, si se efectúa la trazabilidad, desde el punto de vista de la transparencia en esta negociación, se observaría que prácticamente no hay un sólo eslabón de la cadena que escape al hecho de que haya sido objeto de algún estímulo.

Interrogado acerca de su acceso a información de la Fuerza Aérea, señaló que eso tiene una historia. En su minuto, por razones que ignora, alguien al interior de la Fuerza Aérea de Chile le hizo depositario de una información muy relevante en torno a un tema. Señaló que después de aquel episodio quedó abierto un canal de comunicación no formal, que cada cierto tiempo se fue alimentando de diversas inquietudes, como las hay al interior de cualquier institución del Estado. Entonces, es gente que, de algún modo, desea que se esclarezcan ciertos hechos, que a veces no se consiguen por vías normales en ese tipo de entidades. Ésa sería en términos genéricos, la explicación.

Consultado acerca del “timing” con que se desarrolló el negocio, manifestó que éste es un proceso que experimenta una mayor agilidad en su ritmo al final del período del gobierno de ese momento, porque quienes lo impulsaban temían que al dejarlo para otras autoridades, podría no resistir ciertas averiguaciones que a lo mejor no resultaban del todo adecuadas para el objetivo que se tenía. Había que coronar con éxito esta negociación y, por lo tanto, existen antecedentes, que probablemente ustedes manejan, en el sentido de que se hizo notar la urgencia que cabía darle a este proceso de toma de decisiones, precisamente porque estaba ad portas el cambio de autoridades. Por lo tanto, tenía que acelerarse el ritmo de las decisiones.

Interrogado acerca de cuál es la participación y qué gana la fuerza aérea y gobierno belgas al amparar esta operación expresó que para el

Estado belga en general este tema se había convertido en algo muy incómodo. No hay que olvidar que había sido objeto de un escándalo muy grande, que comprometió a autoridades políticas de diversos niveles; incluso, todo se desató por un crimen alevoso. Por lo tanto, el tema en su conjunto se tiñó de elementos muy escabrosos, que por lo demás fueron pasto de la opinión pública, junto con una gran exaltación de los medios.

En ese sentido, los aviones estaban en condiciones de resistir un testeo técnico, porque habían sido objeto de una modernización que la pagó el Estado belga a Sabca, que por lo demás fue muy costosa. En virtud del escándalo -caen autoridades-, el Estado belga decide deshacerse de eso, como pérdida, y Sabca obtiene ganancias fabulosas con todo esto, porque recibe completa la indemnización. De hecho, se la exige al Estado belga y no permite que se incumpla el contrato mediante el cual se llevó a cabo este proceso. El Estado belga paga una elevada suma. Le dice: "Déme tanto por esos aviones -50 y tantos millones-." Y quedan entonces en libertad de negociar en magníficas condiciones, porque obviamente ésa era una cantidad que estaba por debajo del valor real de esos aparatos.

En consecuencia, los márgenes para negociar eran muy generosos. Ésa es la razón por la cual existió un empeño tan grande por que esto prospere, como ocurrió en nuestro país.

Consultado acerca si la misión de altos oficiales de la Fuerza Aérea a Bélgica fue acompañada de alguna autoridad política, expresó que estos ocho oficiales en realidad formaron parte de una comitiva mucho más amplia que incluyó, por lo que tiene entendido, a senadores, diputados, ministros y, obviamente, al propio Presidente de la República de la época, señor Patricio Aylwin. Tal vez, a título meramente ilustrativo, sería útil conocer los nombres de toda esa comitiva, pero en particular de los oficiales que acudieron, porque la delegación fue desusadamente numerosa, y sólo se explica en la medida en que ya se hubiesen iniciado los primeros contactos para el tratamiento de esta operación.

Interrogado acerca de cuándo supo que existía el Centro de Estudios Estratégicos del ex ministro Patricio Rojas y si cuando inició sus investigaciones, se encontró en algún momento con la existencia de ese centro, señaló que en el momento en que conoció todos estos antecedentes no sabía de la existencia de esa corporación, y cuando lo supo se formó más bien la impresión de que podría tratarse del lecho institucional en que luego pudieren retozar aquellos que participaron en ésta operación.

Para concluir, hizo una reflexión final acerca de lo poderosa que es la empresa Sabca no solo en Bélgica, sino en Europa. Hasta sería muy probable que, de nuevo, nos volviésemos a relacionar con ella, porque llevó a cabo otro proceso de modernización con la firma Dassault, mediante un programa llamado Carapace, que, precisamente, modernizó los F-16, que pertenecen, por un acuerdo, a Holanda y Bélgica. Entonces, lo que estamos comprando hoy a lo mejor vuelve nuevamente a tener el mismo origen que los aviones Mirages, porque más de alguno debe ser de origen belga.

Consultado si tiene antecedentes acerca de si hay otras irregularidades, a propósito de la empresa Sabca o de Enaer y la Fuerza Aérea, en relación con la modernización de los aviones Caza, expresó que no tiene información específica. Lo único que puede manifestar es que prácticamente todas las adquisiciones que se hacen de materiales usados se prestan para acciones que están absolutamente fuera de lo lícito y legalmente establecido. Es como el ámbito propicio de actuación de los lobbistas que se mueven en este negocio. Por lo tanto, cree que hay que poner atención a cualquier compra que se haga de materiales usados.

h) Diputada belga, señorita Juliette Boulet (11/06/2009).

Inicia con una breve introducción al tema que nos convoca, en relación a la situación que ustedes atraviesan con respecto a lo que hemos vivido en Bélgica sobre la historia de la adquisición de los aviones Mirage, y de la interpretación que hoy se puede hacer de esta historia en Chile y en Bélgica.

Cree que es importante que sus colegas chilenos estén muy atentos a la historia, al transcurso de ésta, cómo se desarrollan los hechos en ambas partes y la interpretación que se puede formular, ya sea en Chile como en Bélgica, para que se defiendan algunos intereses. Dice esto porque, por una parte piensa que está en el mismo trámite que sus colegas chilenos para tratar de esclarecer la verdad sobre la historia de la compra de los aviones Mirage. Esta es una verdad política, no es juez ni abogada, por eso dice inmediatamente a los colegas de la Comisión que no está aquí para dar nombres, la justicia chilena dispone del expediente de la justicia belga, y cuando ésta declaró la prescripción en Bélgica del expediente, transmitió todo a la justicia chilena, el cual se encuentra en posesión de la justicia de este país. Además, no va a superar su rol de diputada, ni a transgredir el lugar de los jueces chilenos, que en su opinión realizan su trabajo con la mayor preocupación y veracidad posible, pero también están conscientes de la actualidad, y esta historia podría servir para sus intereses.

Entonces, para comenzar a dialogar sobre este expediente, es importante saber que cuando esta historia sucedió, alrededor de 1990, vivían en un contexto político extremadamente difícil. Ya en 1996 se sabía que se trataba del asunto de los aviones Mirage, de un arreglo de cuentas entre las dos grandes familias del paisaje político belga de ese minuto. Por lo tanto, no es una afirmación personal la que hace aquí, sino que son los análisis, los libros y los artículos de prensa que se redactaron en aquella época y que dan cuenta de esa tensión política permanente que había, dan cuenta de este deseo de poder afectar a las dos grandes familias políticas del norte y del sur de Bélgica.

En su opinión, esta historia no se ha resuelto desde el punto de vista judicial, porque la justicia belga estaba completamente sobrepasada por el tema de Augusta-Dassault que comprendía el tema de los Mirage, pero no solamente éste, ya que el suicidio del general Lefebvre dio lugar al descubrimiento de documentos que se referían a la venta de los aviones Mirage y a la relación con el Estado de Chile.

Dio lectura al siguiente artículo de prensa, el cual data de 2002 y que establece un punto importante sobre el conjunto del expediente:

“Tres años después del juicio Agusta-Dassault, la investigación sobre la venta de los Mirage belgas reaparece. La justicia verifica los indicios de corrupción descubiertos dentro de este asunto nunca dilucidado y envenenado por los rumores y manipulaciones políticas. El asunto de los Mirages vuelve a surgir y los investigadores de Bruselas han procedido, al comienzo de la semana pasada, a incautaciones al Estado Mayor de la Fuerza Aérea en la sede de la empresa Sabca, empresa aérea con base en Charleroi, y al organismo público encargado de garantizar el pago de las importaciones.

Los documentos fueron incautados y actualmente son analizados por la Oficina Central de Represión de la Corrupción, OSR.

La Justicia se interesa en verificar si las sospechas de fraude y corrupción relativas a la venta a Chile de los viejos y renovados Mirage son fundadas o infundadas.

Estos aparatos habían sido comprados en 1969 por el ejército belga al grupo francés Dassault; 20 años más tarde, 20 de los 60 aviones existentes, fueron seleccionados, tomando en cuenta una actualización. El objetivo del plan Mirsip era prolongar la existencia de estos aviones para 12 años más, dotándolos de una aviónica ultramoderna y de nuevos sistemas de navegación y tiro.

Sin embargo, a comienzos de la década del 90, el gobierno adopta el plan de reestructuración y el ministro de Defensa de ese momento, un demócrata cristiano, prevé disminuir en un 50 por ciento la Fuerza Aérea activa. Así, una parte de los cazabombarderos F16 y la totalidad de los Mirages son finalmente dejados en tierra.

Se inicia la modernización de los 20 Mirages por el grupo Dassault, gracias al apoyo del ministro del partido socialista y un integrante del partido socialista flamenco, quien se involucra fuertemente en el asunto.

Luego vino el plan Mirsip, que ascendía a 4,5 mil millones de francos. Es decir, 112 millones de euros, lo cual implicaría el pago de grandes sumas a una filial belga de Dassault que realizaba trabajos en sus talleres.

En 1992 comenzó el programa que dos años más tarde llegaría a término. En el intertanto Bélgica propone la venta de estos aparatos que han pasado a ser un excedente.

La prospección de la empresa finalmente llega con sus frutos a Chile, país que se interesa en 25 Mirages, 20 de los cuales serían los rehabilitados. La transacción se lleva a cabo en dos fases.

La Defensa cede los aviones a Sabca por un monto de 54 millones de dólares. Luego, el 19 de julio de 1994, la empresa aeronáutica

Carolorégien, de Charleroi, los revende a Chile por 109 millones de dólares, suma que cubre ampliamente el montaje de los nuevos equipos de navegación, solicitados por los militares chilenos, y por el pago en fases hasta el 2000.

También existe un seguro de crédito que se entrega al ministro Delcroix para que se gestione este procedimiento hasta que Chile termine de pagar la cuenta.

El expediente llama la atención de la justicia belga y se realiza una investigación por el caso Agusta-Dassault, y los testigos afirman que comisiones ocultas fueron pagadas dentro del contexto de la venta de los aviones Mirages. Los nombres de las personalidades sociales y otras, son citados por los socialistas francófonos inculcados en los expedientes relativos al caso Agusta-Dassault.

El ministro Delcroix, del partido demócrata cristiano flamenco, es acusado y sindicado como culpable, junto a la persona del señor "Doucle" (fonético), quien es francófono y encargado de los asuntos económicos en la época cuando se negoció el reacondicionamiento y la venta de los Mirages.

Un miembro del partido socialista deja entender que un alto responsable del PSC, partido demócrata cristiano francófono, habría recibido una cifra de 150.000 euros. En ese sentido, la Justicia se interesa por estas personas y la empresa Dassault; sin embargo, las acusaciones también apuntan a un general de aviación jubilado, el señor Jacques Lefebvre. Este señor tuvo un papel preponderante en la compra, modernización y reventa de estos equipos. Fue jefe de gabinete de Paul Vanden Boeynants, y luego jefe de la Fuerza Aérea entre 1985-1989.

Jacques Lefebvre pasa a la arena civil y esta empresa que promueve los intereses aeronáuticos franceses es una filial de GBL, que es parte del grupo. El lobby francés es dirigido por Jacques Mitterrand, que es hermano del Presidente y jefe de Aeroespacial. Es escuchado por la justicia y las comisiones secretas.

En 1995, el general Lefebvre se encuentra muerto en un hotel en Bruselas. Finalmente, se determina que hay un suicidio con tranquilizantes; luego, en 1999, hay una nueva repercusión y Nelson Ávila, diputado chileno miembro de La Concertación, asegura que la venta está manchada por coimas que alcanzan a unos 20 millones de dólares. La transacción se llevó a cabo sin intermediarios, con remuneraciones muy elevadas.

Así, al leer las notas de Lefebvre, los investigadores descubrieron la existencia de un contrato entre Sabca y otro organismo, y varios potenciales compradores, pero se firmaron dos contratos con Chile, con Berthier Investment, empresa que está en las Islas Vírgenes y tiene una casilla postal en Miami. En el momento de la incautación de Europavia, los documentos relacionados con Chile fueron incautados –escribe Lefebvre en un memorando de 1993-. Son confidenciales, su divulgación en los medios sería catastrófica, ya que se descubriría la red local y nuestros agentes estarían en aprietos.

Uno de estos agentes es Carlos Honzic y los investigadores belgas tratan de reconstituir el circuito de las presuntas comisiones. Lefebvre habría asegurado el pago de 15 millones de dólares a los intermediarios y 14,5 millones habrían sido cobrados y serían destinados a generales chilenos. El resto pasa a Europavia y a franceses. Pero, según ciertas fuentes, personalidades de políticas belgas no se olvidaron.

En diciembre de 1998, fue llevado a la jueza el expediente de la venta de los aviones Mirages. Todavía no estaba maduro, entonces, las investigaciones siguieron bajo la conducción de Francis Fischer y llegaron a la Corte de Casación. El año pasado, éste último dijo que tenía muchos indicios de corrupción.

En 2002, es él quien viene nuevamente a hacer despegar el asunto de los Mirages.

Agregó que otro documento de la época señala que los investigadores belgas habrían descubierto que comisiones ligadas a esta transacción pasaron por un banco de Nueva York y luego por instrumento financiero establecido en las Islas Vírgenes, y finalmente por un establecimiento de la banca Clariden, Zurich. En el centro de esta filial el general Lefebvre, quien se suicidó, habría negociado la venta a través de Europavia y con la colaboración de Berthier Internacional en las Islas Vírgenes.

Otro intermediario fue la empresa "Comback" (fonético), en Santiago, dirigida por un belga de nombre "Dolvec" (fonético) y la compañía "Decopal" (fonético), controlada por un señor de Hungría, que intervinieron en este circuito en donde seis millones de francos fueron redistribuidos.

En todo caso, los antecedentes que está entregando circulan en la prensa belga, y subrayó esto de que no se trata de documentos de la justicia belga. Eso hay que tenerlo muy claro.

Le gustaría llamar la atención sobre dos puntos que le parecen principales. El primero tiene que ver con el primer párrafo de su intervención, y que dice relación con los documentos que fueron analizados por la oficina central de represión de la corrupción, el OCRC. Cree que hoy en Bélgica este organismo no existe como lo fue en un comienzo, pero estos documentos serían muy interesantes de ser consultados. Se trata de documentos que fueron incautados, y no se equivoca si dice que ya circulan en Chile.

También hay una fotocopia de una invitación hecha por el Presidente Aylwin en 1992. Esto prueba que él fue a Bélgica y hubo contactos que se hicieron entre personas políticas chilenas y belgas. Son cosas que siempre se hacen, por eso sería interesante reconstituir las diferentes visitas, según la prensa belga, que habla de encuentros, de reuniones, en 1994, con una delegación de ciertos miembros del Ejército chileno y de la Aviación. Creo que se realizaron varias visitas y encuentros entre políticos belgas y chilenos, pero también entre militares y políticos belgas con responsables militares chilenos. En general, no se trata de documentos secretos, sino de información de prensa divulgada en Bélgica

desde los años noventa. El ministro de Defensa recibía a menudo comunicaciones de que realmente se había encontrado a responsables militares chilenos en este asunto.

Consultada de si hubo alguna razón para que el gobierno de Bélgica haya elegido a Chile por sobre otros países, señaló que en el contexto que tenían en Bélgica en ese momento, el gobierno belga decidió que era necesario hacer algunas reformas presupuestarias, especialmente a nivel de la Fuerza Aérea, y que a partir de entonces había que separar los programas de modernización y de compra de aviones que se habían iniciado. Tenían varias posibilidades de compra y de modernización de aviones, especialmente de los Mirages.

Por una parte, Bélgica firmó un contrato con la empresa Sabca para esas compras y para la modernización de los aviones y, por otra, el gobierno –estaban en años muy difíciles desde el punto de vista financiero y económico, por lo tanto estaban obligados a hacer economía- se dio cuenta de que los programas de modernización y la venta de nuevos aviones finalmente costarían muy caros. Entonces, el Primer Ministro y el ministro de Defensa se plantearon la pregunta respecto de qué manera se podía hacer economías respecto de la Fuerza Aérea, que tenía el presupuesto más grande e importante en términos generales respecto del presupuesto belga. En ese sentido, se hicieron algunas gestiones para separar esos tipos de aviones.

El acuerdo que se firmó con Sabca no permitía interrumpir el contrato, de manera que esa empresa dijo que si se rehusaba respetar el contrato de modernización de los aviones Mirages se deberían haber pagado indemnizaciones tremendamente costosas, aun mayores que el mismo costo del procedimiento de la modernización de los Mirages. Debido a eso, el Gobierno tomó la decisión de respetar el contrato de modernización de los Mirages y de revender el material, con la finalidad de obtener un determinado monto para equilibrar un poco el presupuesto.

Sabca es una empresa nacional belga que tiene muchos trabajadores en Charleroi y Flandes. En ese momento la situación de Bélgica era muy complicada, de modo que no era cuestión de perder empleos así como así. En ese sentido, la compra de nuevo material o la modernización podría crear empleos. Entonces, hubo una especie de paradoja, porque, por una parte, había que hacer economías y separar el material militar, pero, por otra, también había que tratar de conservar el empleo en las empresas aeronáuticas belgas.

Entonces, en ese contexto, finalmente se decidió modernizar a los aviones Mirages, para luego licitarlos.

Varios países estaban interesados en comprarlos, entre ellos Chile, pero especialmente Israel y Gran Bretaña. Además, si mal no recuerdo, también estaban interesados Irán, Panamá y Colombia.

Los compradores potenciales más interesados y más interesantes, eran Chile e Israel, pero finalmente sólo quedó Chile.

Lo que se leía en la prensa era que una delegación de militares chilenos visitaría Bélgica para verificar el estado del material, con el objeto de ver si se efectuaba la compra. Eso era lo que se publicaba en la prensa, además de un artículo en que el Gobierno francés se felicitaba por esta venta y por haber firmado este acuerdo con Chile.

Hay una gran documentación en los medios de prensa en Bélgica sobre este tema, pero hoy la dificultad es que en Bélgica están al borde de la prescripción, en términos de la justicia belga. Incluso, como parlamentaria, no puede tener acceso a esa información, puesto que en Bélgica, entre comillas, ya no existen los *dossier*, los expedientes, porque todos fueron enviados a la justicia chilena. De todas maneras, si hubiera elementos nuevos que prueben algo por el lado de la justicia chilena o nuevos aportes de prueba de parte de Chile, la ley belga podría reabrir el caso, porque habría elementos nuevos a considerar, más aún si hay una nueva querrela y nuevos testigos que estén dispuestos a testificar.

Respecto a su interpelación al Ministro de Justicia belga, expresó que se interesó en este tema porque es miembro de la Comisión de la Defensa Nacional y está siguiendo la actualidad chilena. Encontró interesante replantear la pregunta al ministro de Justicia, pero, como ustedes saben, siempre se encontró con las puertas cerradas. Hizo las preguntas correctamente, como había que hacerlas, pero el ministro de Justicia pidió a sus colaboradores que la llamaran para que retirara sus preguntas, porque dijo que no eran pertinentes.

La primera razón invocada fue que esas preguntas se tenían que hacer llegar al ministro de Defensa o al de Relaciones Exteriores. No las respondieron y le aconsejaron retirarlas. Finalmente, le dijo que las preguntas tenía que dirigirles a él, porque era el responsable de la investigación, porque ella tenía derecho a saber cuál es la evolución del proceso y en qué parte del mismo está. Hay comisiones, cartas rogatorias y exhortos que están en curso en Suiza y la prensa chilena habla del envío de cartas rogatorias o de exhortos a Bélgica.

Si bien es cierto que no tiene derecho a saber el contenido, sí puede enterarse de la evolución del proceso y saber si Bélgica acepta responder afirmativamente a la investigación, a la requisición, pero el ministro rehusó responderle.

Consultada si tiene antecedentes de pagos de comisiones ilegales y si conoce de la participación de personas, autoridades, empresas públicas o privadas o de dirigentes políticos tanto de Bélgica como de Chile, señaló que no se puede negar la existencia de esas comisiones. Independientemente de cómo se den las cosas, ellas se repartieron entre diferentes personas.

Interrogada acerca de si la operación fue conveniente para Bélgica, señaló que cuando se lee la prensa de fines de la década del 90 y de los primeros años de este siglo, especialmente de 2002, se ve que los observadores de este expediente –hay cada vez menos en Bélgica– ponen de manifiesto que esta operación no fue buena para Bélgica en términos financieros.



Con el paso del tiempo los observadores que han prestado mayor atención al expediente se han dado cuenta de las malas operaciones financieras que Bélgica realizó en ese momento, desde la óptica de una reforma presupuestaria y por la preocupación de mantener el empleo en esos momentos en nuestro país.

Así es que cree que esta venta costó más dinero que el que pudo redituar.

Entonces, piensa que efectivamente eso tuvo un impacto en sí, desde el punto de vista del patrimonio belga, por lo que si hubiera que hacerlo de nuevo, creo que no se realizaría.

Consultada sobre el pago de comisiones por 15 millones de dólares, expresó que pudo tratarse de una suma superior. Ella se reunió con un periodista belga que hizo un seguimiento de este experimento de los Mirages y de los Agusta-Dassault. Él tiene el mismo punto de vista, es decir, que se puede tratar de un monto superior, de cientos de millones de dólares.

Añadió que no tiene documentos que prueben lo anterior, pero diferentes personas que han hecho seguimientos de este expediente, que viven todavía y que se interesan en la materia, hablan de este tipo de errores. Concuerdan en que habría montos mayores involucrados, de más de 15 millones de dólares.

Piensa que a nivel de Bélgica las autoridades públicas ya no desean estudiar el expediente.

No obstante su breve experiencia parlamentaria, al cuestionar al ministro de Justicia y al haber consultado a diferentes personas que prestaban atención a ese expediente, comprendió que efectivamente en Bélgica no hay ninguna voluntad de tipo político para volver a involucrarse y esclarecer ese expediente.

Actualmente está sola, extremadamente solitaria trabajando en esta materia. Aun cuando hizo las preguntas al ministro de Justicia, muchos diputados se han remitido a su persona para apoyarla e informarle de diferentes materias. Le han dicho que remeció algo al interior y que podría ser muy perturbador para ciertos políticos belgas y para otras personas en Bélgica que aún ocupan puestos importantes.

i) Ex Comandante en Jefe de la FACH, General Patricio Ríos Ponce (18/06/2009)

Señaló que uno debe tener cuidado con su memoria, porque estas cosas ocurrieron hace quince años.

Agregó que él no ha conversado con ningún medio de prensa. Por lo tanto, todo lo que se ha publicado son trascendidos que alguien, con una intención que desconoce, los hizo saber.

El titular de un medio de comunicación del día lunes, al inicio de las noticias, señaló textual: “Ríos declaró visita secreta de Rojas y Vega a Londres, para conversar de los aviones Mirage.”.

A continuación dice: “Ríos recibió orden de Jaime Estay de transferir millonaria suma.”.

Como ex comandante en jefe tiene claro conocimiento de que para salir al extranjero sólo lo podía hacer con un decreto supremo previamente tramitado.

Usaba pasaporte diplomático y la Cancillería le entregaba un dossier con los aspectos relevantes de las relaciones que Chile mantenía con los países que iba a visitar.

Por otro lado, cree que un señor ministro de estado tendría que salir con las mismas o más condiciones que un comandante en jefe.

Con este conocimiento, mal podría él haber declarado que el ex ministro señor Rojas y el ex comandante en jefe señor Vega se reunieron en forma secreta en Londres, y menos para conversar de los aviones Mirage, si él no participó en ninguna reunión con ellos. A excepción de una visita que realizaron a las oficinas de la misión aérea. Pero en las reuniones que ellos tuvieron él no participó.

Como agregado aéreo y jefe de la misión aérea en Londres sólo le correspondió recibir a ambas autoridades en su oficina, por un lapso no mayor a treinta minutos, exponer al señor ministro su trabajo, presentarle al personal que allí laboraba y visitar las dependencias.

Eso en cuanto a la reunión secreta y las conversaciones sobre los Mirage.

Por otro lado, también se ha dicho que un tiempo después de esta reunión el general señor Estay le llamó para ordenarle una millonaria transferencia.

Eso tampoco lo podría haber declarado, pues ni el comandante del Comando Logístico –en este caso el general Estay- ni el Comandante en Jefe, ni nadie de nivel superior le podría haber ordenado una transferencia de fondos sin haber tenido a la vista algún documento escrito, como un decreto, un contrato, un acta de recepción de especies, una factura, etcétera.

“Más aún, si nos referimos a los fondos de la ley N° 13.196, reservada del cobre, éstos sólo se pagan cuando están específicamente autorizados en un decreto y normalmente, no siempre, con condiciones de pago establecidas en un contrato.

Es todo lo que puede señalar para aclarar los trascendidos. Reitera, es muy difícil que él haya dicho que se trataba de una

reunión secreta, porque las autoridades chilenas sabían dónde podían encontrarse. No participó en ninguna reunión con ellos, por lo tanto, desconozco si discutieron ese tema.

En el caso del general Estay sucede lo mismo. Aunque le hubiese ordenado una transferencia de fondos por esa cantidad no era posible realizarla sin un documento, especialmente, si se trata de la ley reservada del cobre, porque ella está en cuentas corrientes y nunca se gira un cheque a cargo de esa cuenta, sólo se realizan transferencias o giros.

Aclara que nunca dije lo que apareció en la prensa. Sólo se trata de elucubraciones.

Declaró ante el ministro Astudillo en una causa que aún se encuentra en la etapa de sumario, por lo que hay un cierto grado de reserva, y no quiere cometer ninguna falta en ese sentido.

Consultado de si se produjo la reunión entre el entonces Ministro de Defensa, don Patricio Rojas y el Comandante en Jefe, General Vega, señala que si, en la última semana de noviembre o la primera semana de diciembre de 1993, la que no tuvo el carácter de secreta.

Interrogado de si estuvo presente ella, expresó que no.

Consultado de si alguien le pidió que mantuviera reserva, en su calidad de agregado en Londres, de esa visita del ministro de Defensa Nacional, expresó que hay cosas que quedan fijadas en la memoria y, efectivamente, tuvo conocimiento de la visita del comandante en jefe de la Fuerza Aérea, el general Ramón Vega, porque era evidente que él tenía que saber de su visita. No así de la del ministro de Defensa Patricio Rojas, porque como agregado aéreo no le competía programar su visita. Se imagina que dicha visita estaba siendo vista por la embajada chilena. Por lo tanto, no tuvo conocimiento de ella.

La oficina de agregado aéreo tiene conocimiento de la visita del ministro Rojas sólo porque el gabinete del ministro o la Fuerza Aérea les pidió que arrendáramos un automóvil con un chofer que hablara español para la visita del ministro. Ese hecho quedó en memoria. La agregaduría cumplió esa labor y, por eso, supieron que el ministro iba a llegar en determinada fecha. La misma persona le solicitó reserva de la visita del ministro. Eso lo interpreto de la siguiente manera: Su responsabilidad en Gran Bretaña era su vínculo con la Fuerza Aérea inglesa, por lo tanto, si alguien de su institución o de su sistema como el ministro de Defensa visita Gran Bretaña, lo lógico es que él conversara con los oficiales de enlace de la Fuerza Aérea inglesa y les dijera que entre tales fechas iba a estar aquí el ministro de Defensa, tal como lo hacía cuando nos visitaba en Londres el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, porque ése es el vínculo, su trabajo.

Llegó a Londres en 1993 cuando estaba el embajador Riesle, que dejó su lugar a Hernán Errázuriz (Q.E.P.D.). Tenía reuniones con Hernán Errázuriz los miércoles o jueves. En ellas, los agregados aéreos, el

ministro consejero y el cónsul hablaban de lo que estaba sucediendo y qué venía la próxima semana. Por eso, cuando le piden que guarde reserva de la visita, no le avisa nada a la Fuerza Aérea inglesa y cuando está en la reunión con el embajador piensa que si no dice nada, tampoco le puede decir que arrendó un automóvil. Por consiguiente, no se dijo nada en esa ocasión.

Después se nos reintegró el valor del arriendo del automóvil que se usó en Londres.

Consultado de si conocía la agenda completa, señaló que no conocía esa agenda. Sólo sabía la fecha de llegada y de salida, que no la recuerda en este momento, pero debe haber permanecido en Londres unas dos noches. Reiteró, no tuvo la agenda de esa visita del ministro en sus manos. Sí sabe que se reunió el ministro Rojas con el embajador, pero no participó en esa reunión. Puede parecer raro que si está el general Vega él no haya participado en las reuniones, pero quiere aclarar que en ese tiempo el general Vega era el comandante en jefe y él sólo un coronel; por lo tanto, su acceso a la información era de acuerdo a su grado. Hoy, parece difícil que no hubiesen conversado, pero en esa época había una diferencia de grados. Después fue comandante en jefe, pero, en ese momento, reiteró, era sólo coronel. Por lo tanto, no tuvo acceso a la agenda de esa visita.

Interrogado acerca de si cada vez que iba un ministro de Estado, en este caso un ministro de Defensa, el conducto normal para el arriendo de elementos de logística como un automóvil, era él, expresó que no. Su preocupación eran los temas de la Fuerza Aérea. Si llegaba un avión de la Fuerza Aérea le arrendaban vehículos a la tripulación, a los pilotos, a los mecánicos, etcétera. En el caso del general Vega nunca le arrendó un vehículo, porque él usaba el automóvil de la Agregaduría, un coche fiscal con chofer, durante su permanencia, y él se quedaba sin vehículo.

Insistió en que trata de decir por qué no se le dijo nada a la embajada. Puede ser, como lo planteó al comienzo, que no se acuerda si es la Fuerza Aérea la que le pide el arriendo o es el gabinete del ministro. Si es este último, tendría una cierta lógica, porque el ministro tiene cuatro ayudantes: uno militar, uno naval, uno aéreo y uno de carabineros. Y el ministro andaba con el ayudante aéreo en ese viaje. Por lo tanto, es posible que al ayudante aéreo le haya sido más fácil contactarse con su propia institución para que lo ayudasen para conseguir un vehículo.

Consultado de si recordaba quien le pidió la reserva acerca de la visita y quine le encargó el arriendo del automóvil, señaló que le es difícil recordar. Ha tratado de recordar el punto, porque piensa que es importante saber de dónde es. Si responde, entraría a sacar conclusiones, y eso es peligroso.

Cree que la solicitud del vehículo viene del lado del gabinete del ministro, por el tema del ayudante. Podría ser eso. No cree que haya sido por otro lado, que la Fuerza Aérea me haya llamado para que arrendara el auto. Cree que él pide apoyo para que le arrienden un vehículo, porque va a estar con el ministro. Una cosa así.

Ahora, ellos no tenían conocimiento de la visita del ministro, tal como lo planteó. El ministro podría haber estado en contacto con el embajador o la embajada, y ellos pueden haber manejado este tema en reserva. Los agregados podrían no haber conocido el tema.

Interrogado de si tiene algún recuerdo de haber hecho alguna transferencia por algún monto con anterioridad a la firma del contrato, señaló que recordaba haber tenido una conversación con el general Estay, donde él le plantea que están dadas las condiciones para hacer una transferencia en un momento determinado.

Él le dice por teléfono que necesita la factura para hacer la transferencia, porque la instrucción es que quien hace la transferencia tiene que tenerla a la vista.

El General Estay le señala que la factura la tiene él, en Santiago, en el Comando. Él es su superior directo. Él, por su parte, era el jefe de la misión. Hay dos puestos en la embajada, agregado aéreo, que depende del embajador, y el jefe de la misión, que depende del Comando Logístico.

Él le dice: ¡pero cómo, si la tengo al frente mío! No hay una discusión, sino un intercambio de palabras. Le dice: no te puedes poner tan rígido. Luego, dijo que iba a ver cómo lo íbamos a hacer, y le cortó.

Entonces, hizo llamar a su oficial asesor de finanzas, que es un coronel, y le dice lo que está pasando. Él le dice: mi coronel, por ningún motivo. La factura aquí. No vale de otra manera. Así recuerdo que me enseñaron.

Le vuelve a llamar el general Estay y le dice: vamos a hacer lo siguiente. Voy a sacar una fotocopia y te la voy a enviar por fax. Le responde: mi general, no me sirve el fax. Tiene que ser la factura original, estamos discutiendo un tema administrativo y no otra cosa. Le dice: “podemos hacer dos cosas: si quiere ordeno al banco reversar los fondos a Santiago, porque los fondos los maneja Santiago -y los transfiere a Londres-. Usted tiene la factura y usted paga. Lo otro es que me mande la factura por correo expreso, DHL, lo que sea, y hacemos la transferencia acá.”.

Se molestó un poco. El oficial que estaba con él le decía: “está bien, así debe ser.”.

Lo que tiene claro es que la factura llegó a Londres dos o tres días después. La revisaron, era efectivamente de acuerdo con lo que estaba dispuesto y se hizo la transferencia.

La fecha no es vaga para él. El oficial que está con él, que era su asesor financiero, y que se encontraba presente cuando tuvieron esa conversación, termina su misión en Londres en marzo de 1994. Por lo tanto, este intercambio no de palabras –no podía él entrar en un intercambio de palabras con el general Estay; ya que era un general de tres estrellas y él era coronel; las posibilidades de ascender a general se le podían ir muy rápidamente y por eso

que a uno se le fija esta discusión con él- fue a fines de marzo de 1994. Este oficial entrega su puesto, llega otro oficial y él regresa a Santiago. Por esa razón, cree que puede ser hasta marzo de 1994, no puede ser después.

Se habla de una millonaria transferencia, pero en realidad las transferencias que hacen los agregados son una o dos de contratos grandes. Recuerda que en 1993 le tocó transferir a Israel 42 millones y fracción y 43 millones y fracción, en 1994, por pagos de contratos realizados. No puede explicar más, porque se va a meter en temas secretos.

Entonces, esas cosas a uno se le fijan en el tiempo. No son pagos pequeños.

Tiene la imagen de un monto de 15 millones.

Consultado de en qué fecha, exactamente, se hizo el traspaso y quién hacía la factura, expresó que según lo que recuerda es una transferencia contra una factura de Sabca. Es difícil precisar la fecha, pero puede ser hasta marzo de 1994.

Si el documento que le llegó para hacer la transferencia o si la factura no han sido habidas, lo que sí tendría que estar en el banco son las cartolas de las transferencias. Podría estar equivocado; ya que se está hablando de 15 años atrás, pero ésa es la imagen que tiene.

Consultado de si no le llamó la atención algún aspecto, la presión, la rapidez o premura con la que había que hacer esa transferencia, señaló que hay que tratar de mirarlo en la época y no hoy, porque si lo hace así estaría elucubrando.

Tiene que tratar de ponerse en Londres, sentado en su escritorio, de coronel, con su jefe al frente, y donde le está pidiendo que le cumpla con el trámite administrativo que deberían tener. Y le trata de explicar que no es válido que él tenga ese documento a la vista, pero que no lo tenga quien debe hacer la transferencia. No es más que eso. No podría elucubrar, es parte de una investigación mayor.

Consultado de si se acuerda de si la conversación con el general Estay fue antes o después de la visita del ministro, expresó que debe haber sido después de la visita del ministro. El ministro Rojas y el general Vega estuvieron la última semana de noviembre o primera semana de diciembre de 1993.

Esta situación no pudo haber sido en 1993 por una razón muy simple. Si son fondos de la ley, debe haber un decreto de por medio, y él debería haber tenido un decreto a la vista. Es función del agregado. Y en ese decreto imponer condiciones. Una de ellas es que la transferencia se haga frente a la presentación de una factura.

Interrogado de si por el hecho de no haber agregado aéreo en Bélgica, él veía los asuntos con ese país, señaló que en 1994 se iba a hacer una oficina técnica en Sabca y la Fuerza Aérea iba a comisionar a Bélgica a un grupo de oficiales y suboficiales para que fueran controlando el proceso de preparación y entrega de los aviones. Cree que eso ocurrió en 1994 y 1995.

Esa oficina, cuando se crea en Bélgica, quedó dependiendo administrativamente de la misión aérea en Londres, para efectos prácticos: pagar las cuentas de la luz, de teléfono, ver lo relacionado con los automóviles, los combustibles, pagar los sueldos. De hecho, los sueldos de esa gente llegaban a Londres. Administrativamente, en 1994, queda dependiendo de la misión aérea. No recuerda la fecha exacta, pero esa oficina se debe haber terminado en 1995.

Consultado de si se recuerda, durante su período, haber recibido o gestionado la visita de delegaciones de la Fuerza Aérea a Bélgica, manifiesta que pueden darse dos condiciones. Podría ser que se coordine todo desde Santiago directamente y se mande una comisión, que va con fondos y ellos pagan todo.

La otra es que hubiera pasado por Londres. No pasó por Londres. No tiene recuerdo de que se le haya ordenado atender a alguien en Bruselas.

Sí tiene que manifestar, como lo hizo ante el ministro Astudillo, que fue citado para acompañar al comandante en jefe, señor Vega, a Bélgica en una fecha que le es difícil definir. Calcula que debió ser en el segundo semestre de 1993.

La orden que le dieron fue que fuera a Bélgica, porque el comandante en jefe va a ese país; incluso, después va a Londres. Ahí tuvo un problema porque, a último minuto, le ordenan que se junte a su comitiva en Bélgica. Le complicaba porque tenía la agenda del comandante en jefe en Londres: entrevista con el comandante en jefe de la fuerza aérea inglesa y con otras personas.

Viajó a Bruselas en la noche, alojó y al día siguiente acompañó al general señor Vega a una reunión. De ahí regresó a Londres de inmediato para esperar al general Vega, quien después iba a ir a esa ciudad.

Esa reunión fue netamente profesional, fue en la comandancia en jefe de la fuerza aérea belga. Allí conoció al general Vaneke, quien era el comandante en jefe de la fuerza aérea belga, en una sala de exposiciones. Y se hizo una exposición de la fuerza aérea belga al comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, respecto de las características del avión Mirsip. Sus ventajas, las modificaciones que le estaban haciendo, etcétera. Fue una visita de ese tipo. Posteriormente, como comandante en jefe hizo muchas visitas donde le hicieron exposiciones de aviones.

En todo caso, la salida del comandante en jefe, en esa oportunidad, debe estar registrada -la fecha en que él fue a Europa-. Ésa es la coincidencia. A él se le ordena que se reúna e integre esa comisión de esa visita. Después regresa a Londres. Luego el comandante en jefe llega a Londres y se hace la visita allí como estaba programada; él regresa y continúa con su visita.

Consultado de si venía el comandante en jefe de Israel antes de llegar a Bélgica, señaló que realmente no se acuerda. Él viajaría a Londres, y su problema era atenderlo en esa ciudad. Poco tiempo antes le pide que lo espere en Bruselas porque tendría una reunión en esa ciudad. Viajó a Bruselas, participó de esa reunión y volvió a Londres.

Consultado respecto de la justificación que tenía la transferencia de los US\$15 millones, señaló que le resulta difícil hoy tratar de analizar este tema porque en ese momento el conocimiento que tenía es de una transferencia de una factura. No le cabe la menor duda de que lo que él tenía que ver es que si tenía un decreto que decía: "usted va a transferir 15 millones a una cuenta, contra la presentación de una factura, que debe decir tal cosa." Ahora ¿por qué era un monto de 15 millones? No lo recuerda.

Los temas de inversión de la ley del Cobre siempre deben tener un decreto, y éste va con un contrato. Hay otros decretos que son más amplios. Por ejemplo, un decreto que dispone 2 millones de dólares para la adquisición de repuestos para el sistema de aviones equis. Esos 2 millones de dólares no están en un contrato. Lo que está dando el Gobierno es la autorización para que se gaste hasta esa cantidad en comprar los repuestos para ese sistema. En ese momento uno puede llamar a licitación, realizar las transferencias y luego pagar. Eso no está tomado de un contrato y tiene un tiempo. Son decretos con una glosa más amplia, pero siempre va centrado en eso. No se podrían comprar automóviles o repuestos para otro avión.

Los otros más grandes, de este tipo de contratos, cuando se compra un material de este tipo, vienen normalmente con un contrato, porque el contrato fija las fechas de pago. Eso condiciona la necesidad de ir haciendo decretos en el tiempo, para ir pagando.

Ese contrato, por lo que recuerda, es largísimo, tiene varios años. Cree que las últimas cuotas podrían haber sido pagadas en la época en que se encontraba como comandante en jefe.

Consultado de si recuerda la visita de Edmundo Pérez Yoma, ya designado como Ministro de Defensa, pero antes de asumir, señala que efectivamente supo de la visita. Un día le llama el comandante en jefe, en algún momento que no puede precisar y le comunica quién va a ser el nuevo ministro de Defensa, que está designado, y le informa que va a estar en Londres. Y le pide que se preocupe de él, que le dé apoyo si lo requiere, en caso de que necesite la oficina o un teléfono. Entonces pregunta: ¿dónde viene? ¿Cuál es su agenda? ¿Cuál es su programa? A lo que le contesta: "Ése es problema tuyo" -típica respuesta de mi general Vega-. En ese momento es coronel y estaba conversando directamente con su comandante en jefe por teléfono.



En el fondo, sí supo, por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, que este señor, que sería el ministro de Defensa, iría donde se encontraba. Y el comandante en jefe le solicitaba que le entregara el apoyo que requiriera.

Participó en una reunión con él. Cree que, a través del embajador, fueron invitados los tres agregados -el Agregado Militar, el Naval y Aéreo- por el señor Pérez Yoma a su hotel a tomar té.

Se comunicaron los tres agregados -para conversar, para preguntarse si irían o no. El comandante en jefe le había pedido que le diera el apoyo. Por tanto, sin comentarles que le había llamado el general Vega, les dijo: "Vamos. Si va a ser el próximo ministro de Defensa, va a ser el próximo jefe nuestro, y nos está invitando, tenemos que ir." Por lo tanto, los tres agregados asistieron al hotel y tuvieron una conversación con el ministro Pérez Yoma.

No podría precisar qué hizo el ministro Pérez Yoma en su estadía en Londres. En la reunión les dijo que él no quiso informar, que los invitó a ellos, pero que él todavía no era ministro titular, por tanto, no podía decirle al gobierno inglés que estaba ahí, porque era una visita privada. Sin embargo, el señor Pérez Yoma podría haber visitado y estado en otras partes.

Ahora bien, cuando uno trata de saber si él va a ir a alguna parte, uno pregunta, por ejemplo, a algunas empresas. Había una empresa que lo había invitado a una exposición. No le cabe la menor duda de que siendo él nombrado ministro de Defensa, una empresa como British Aerospace, la más grande de Gran Bretaña, lo haya invitado a una exposición.

Interrogado de si British Aerospace es la que construye los aviones Jaguar, señaló que si, entre otras cosas. Se estaba conversando respecto de los aviones Jaguar. En 1993 le tocó presidir la comisión que vino de Santiago a evaluar dichos aviones en la Fuerza Aérea inglesa y en British Aerospace. Trabajaron entre 10 y 12 días y se envió a Santiago un informe completo de esa evaluación.

Uno de los ejecutivos de British Aerospace le dijo que el señor Pérez Yoma venía a Londres a una presentación de la empresa.

Consultado de si los aviones Mirage Mirsip eran la mejor alternativa para nuestro país, señaló que en realidad le es complicado hacer un análisis al respecto, porque hoy está conversando como ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, es decir, llegó a un nivel de toma de decisiones importante.

En esa época, como coronel no participó en la evaluación de los aviones. Sólo como jefe de la misión en Londres le correspondió presidir la comisión que fue a hacer la evaluación de los aviones Jaguar, que era una opción. Ellos hicieron el trabajo e informaron; no lo compararon con ningún otro avión; hicieron el trabajo neutro.

Sabe que existían otras opciones, pero al no participar de eso, no se atreve a opinar de la ventaja de uno u otro sistema.

Quienes estaban a cargo en ese momento tomaron una buena decisión. Como coronel, sólo participó en el proceso de evaluación de los Jaguar.

Consultado de si tuvo conocimiento del viaje del señor Patricio Aylwin a Bélgica en 1992, señaló que en 1992 no estaba en Londres, era comandante del Ala Cuatro en Iquique. De Iquique fue a Londres, un hermoso cambio, pero eso fue en 1993, de manera que en 1992 no tenía ninguna injerencia en el tema.

Interrogado de si es normal que un agregado militar no esté en antecedentes respecto del viaje del ministro de Defensa al país donde está desempeñando su función, expresó que aquí entra de nuevo en una suerte peligrosa, porque si lo contesta hoy la respuesta puede ser distinta, pues esta mirando la situación desde una perspectiva diferente. Si se pone en el caso de que esté allá, como coronel por supuesto que le gustaría estar con el ministro, porque es una oportunidad para darse a conocer con él, de modo que le podría haber extrañado que no le lo participaran. Sin embargo, como coronel uno no tiene mucho derecho a pataleo a ese nivel.

Consultado de si le pasó eso alguna otra vez, expresó que no. Él fue el único ministro de Defensa que viajó en los dos años en que estuvo como agregado, porque el ministro señor Pérez Yoma no viajó en su condición de secretario de Estado.

En el caso del ministro Rojas se le informa porque él llevo a saber. Hoy no podría decir que los agregados militar y naval supieron de la visita del ministro Rojas, porque él no se los comentó. No debía comentarlo. Así entendió el concepto de la palabra "reserva".

Interrogado acerca de la regularidad del pago y si éste fue completamente sorpresivo o tenía algún antecedente de la negociación que había con Bélgica o con Sabca, señaló que cree que a él no lo sorprendió, porque tendría que haber recibido documentación antes, conocimiento de que, probablemente, se estaba resolviendo la compra de los aviones Mirage, pero no porque le hayan mandado una nota para decirle: "Mire, señor Ríos, le comunicamos que vamos a comprar estos aviones", sino que de repente, por canales externos, uno se entera que se resolvió y que se comprarían los Elkan. Pero a él le tiene que haber llegado a la misión un decreto.

Él no se acordaba de ese decreto, pero si se tramitó en esa fecha, tendría que haber recibido una copia.

Otro punto que podría anexar ahora es que se haya hecho la transferencia de los fondos, porque no estaban todos en Londres. Los fondos se transfieren desde Santiago a las misiones un tiempo antes de que se tenga que efectuar el pago. Cuando se hacen esas transferencias llega un documento en

que se informa el motivo de la transferencia y para qué va a ser usada. Entonces, uno compara con el decreto o las instrucciones que tiene en el contrato para poder hacer la transferencia. Por lo tanto, la única sorpresa para él es que el General Estay le dice: “yo tengo la factura”. Por tanto, él también sabía que contra factura había que hacer la transferencia.

Las cuentas de la misión aérea en Londres se manejaban en el Banco Santander que hoy cree que se llama ABI Bank, pero sigue siendo el mismo banco. Ahí se manejaban las cuentas de la ley reservada y las cuentas internas de la misión de presupuesto se manejaban en un banco inglés.

Consultado acerca de su visión como comandante en Jefe, en cuanto a si los Mirages Elkan eran buenos aviones y si cumplían con su misión, señaló que en la posición de coronel, -pues desde esa visión lo veía-, era un buen avión. En Chile, ya habían Mirage 5, denominados Pantera. La compra de ese avión fue una buena transición al problema que tenían con los aviones Hunter. Cuando fueron dados de baja ya no era el comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y, por lo tanto, si quedaban tres, cuatro, cinco o seis,... A veces, cuando los aviones se degradan a ese nivel no es porque el avión sea malo, sino porque de repente no están los recursos para mantenerlo. Tampoco se trata de que los pilotos sean malos, sino que el sistema se degrada muy rápidamente cuando no hay presupuesto para mantenerlos, porque es muy caro. Sin embargo, no quiere que tomen lo que he señalado como una crítica, sino como una realidad. Pero no podría opinar de eso. Él opina como coronel. Cuando se compraron los Elkan, se compró un buen avión, con un buen sistema, moderno en lo que se había modificado. Le tocó verlo en Bélgica, país al que fui en 1994, cuando se hizo el *roll out* y entregaron el primer avión a la Fuerza Aérea. También acompañé al general Vega y le ordenó que fuera a Bélgica. Allí lo vio volar y escuché los comentarios de los pilotos que lo volaron -yo no era piloto de ese tipo de aviones-, en el sentido de que el avión era bueno. Por lo tanto, el final que tuvo ese avión cree que no fue consecuencia del inicio.

Respecto de los Mirage, en cuanto a si se modificaron en Enaer, puede señalar que los aviones que se modificaron no fueron los Elkan, sino los Mirage Pantera, que se compraron a Francia directamente y se les hizo el *Mid-Life Upgrade*, o sea, se les modificó y se les hizo un *upgrade* de mitad de vida. Eso se hizo con tecnología israelita, a través de un contrato con esa nación. Se hizo en Chile, con transferencia de tecnología de ellos.

Consultado de si tiene alguna apreciación de por qué como agregado militar, se le instruyó guardar reserva, señala que la respuesta no es fácil. Ellos tuvieron un embajador con quien tenían bastante buenas relaciones. Todas las semanas se reunían para conversar qué estaban haciendo. Por lo tanto, siempre se sintió tranquilo de lo que estaba pasando en la embajada y el embajador sabía lo que él estaba haciendo en la agregaduría, en la misión, que no tenía nada que ver con él.

Entonces, le llaman y le piden que arriende un auto con chofer para el ministro, porque va a ir. Ahora, mirado de otro punto de vista, se podría pensar que quién lo dijo se tiró un “filete”, disculpando la expresión, es

decir, que se le ocurrió a él en ese momento, porque es muy difícil que guarde reserva. Imagínense que en su oficina tenía tres oficiales y 6 ó 7 personas. Si hablo de un grado de reserva, podría no haberles informados que el ministro iba, pero resulta que ellos fueron a la oficina, puesto que entre reuniones tenían un lapso de 30 ó 40 minutos. El general Vega le dijo que en ese tiempo iban a ir a su oficina –dado que era una oficina de la Fuerza Aérea- y que le contara al ministro qué es lo que hacía, cómo trabajaba, que le ofreciera un café, etcétera. Entonces, llegó el ministro a la oficina. Si a mi personal no le hubiese dicho que iba a ir el ministro hubiera sido extraño. En ocasiones piensa que en esa oportunidad, como coronel, mantuvo reserva. No preguntó las razones por las cuales le pidieron que la mantuviera. No participó en ninguna reunión. No sabe dónde estuvieron ellos, pues se movieron independientemente. Sólo en la misión ellos estuvieron allí, y le consta la fecha.

Hoy, como ex comandante en jefe, le podría parecer un poco extraño dar la orden, pero a veces alguien da una orden o comenta algo que no tiene sentido. No recuerdo que el embajador le haya comentado que el ministro iba. Sin embargo, sabe que el embajador se reunió con él, tiene constancia de ello.

Interrogado de si en su condición de comandante en jefe de la Fuerza Aérea tuvo información sobre esa situación u ordenó una investigación. Expresó que en su período como comandante en jefe de la Fuerza Aérea no tuvieron ningún requerimiento para hacer alguna investigación del tema. Tenían conocimiento de que se había ordenado un sumario en 1997 ó 1998, por instrucciones del ministro de Defensa Nacional de la época. El sumario lo realizó el general Rojas. No tuvo acceso a dicho sumario, a pesar de que era general. Supieron que el sumario había terminado y que se había entregado al Ministerio de Defensa Nacional. No tuvo más antecedentes de eso, ni nadie nunca le preguntó sobre los aviones Elkan ni si conocía o sabía algo al respecto. Cuando salió a la luz pública la noticia de que hubo pagos, fue uno de los sorprendidos, al igual que esta Comisión.

Tiene muy claro cuando el senador Nelson Ávila, quien en ese tiempo cree que era diputado, hizo las primeras declaraciones. Fue hace mucho tiempo. Cuando uno las lee se asusta, pues no es una cosa simple. Sin embargo, se hizo la investigación y ésta concluyó. Pero cuando aparecen nombres y la prensa se refiere a cuentas corrientes y transferencias de fondos, eso golpea, duele.

Sin embargo, durante su período como comandante en jefe no hicieron ninguna investigación. No ordenó ninguna investigación, porque nadie se lo solicitó.

Consultado de si tuvo a la vista el decreto, al momento de hacer la transferencia, señaló que debía haber tenido un decreto, instrucciones y la factura la tiene en mente.

Consultado acerca de las fechas de pago que contempla el decreto, esto es julio y septiembre de 1994, señaló que le sorprendía que este

documento señale julio de 1994 y septiembre de 1994 y que esto se haya escrito el 1 de marzo, si no estaban los contratos. No sabe cómo podrían haber llegado a esos plazos.

j) Ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Ramón Vega (02/07/2009).

Señaló que le preocupaba la técnica que se utilizó en las entrevistas de los medios de comunicación al coronel Ríos, al ministro y a otros generales, por cuanto carecen de fundamentos. Vio algunas entrevistas en televisión, y le llamó la atención que se basaran sólo en recuerdos: que yo estuve o que no estuve; que dije o que no dije; que me pareció que... O sea, sin fundamento alguno, cuando todo eso se halla en documentos.

Están los decretos, las cartas de intención, los contratos, las actas que se han pedido del Consejo Superior de la Defensa Nacional, los pagos, los depósitos en los bancos. Todo está absolutamente en orden, de acuerdo con lo que exige la legislación, y los procedimientos se siguieron con la rigurosidad que exigen transacciones de esta naturaleza, esto es, de compra de sistemas de armas por parte del Estado.

El Estado tiene en todos sus niveles controles más que suficientes para verificar y conducir esas adquisiciones.

Entonces, no le parece apropiado basarse en conversaciones, en recuerdos sobre hechos que se produjeron hace quince años, para reconstituir procedimientos de esa época, no obstante que éstos fueron públicos, al igual que los problemas políticos y las investigaciones que existían en esos momentos en Bélgica respecto de estas mismas materias, aunque aquí no se conocieron, porque nadie informó de ellos.

Cree que quien se siente a conversar con los diputados debe tener documentos en la mano para respaldar lo que dice, ya que en caso contrario se entra en el terreno de las elucubraciones, se genera inquietud en la opinión pública y en la Comisión y se empiezan a preocupar por asuntos que ya están resueltos, según consta en documentos emitidos por las autoridades competentes y con los niveles de control correspondientes.

Eso a modo de introducción.

Ahora bien, por qué le llamó la atención la situación producida.

En razón de sus propias preocupaciones, hizo una larga investigación cuando comenzó todo esto.

Puede garantizar que en la Fuerza Aérea se cumplieron todos los procedimientos rigurosamente, al pie de la letra, con los controles y subcontroles de entrada y salida que tienen estas gestiones, que son muy sensibles.

Dicho esto, quiere referirse al primer tema, que es el más importante, y que se refiere a lo que expresó el general Ríos.

No se puede referir a los dichos del general Ríos por cuanto son filtraciones de prensa, que lamentablemente existen y que de alguna parte salieron. Dicen que fue de las declaraciones que el general Ríos hizo al juez de la causa, lo que le parece bastante desagradable, además de tergiversadas y puestas en un tono bastante sensible para la investigación misma, lo cual no correspondería.

Esa es una preocupación que tiene con respecto a la confidencialidad que deben tener informaciones de la naturaleza de las declaraciones de todos los que están participando en la investigación. El tema se desdibujó y terminó en interpretaciones de cualquier tipo de lo que dijo Ríos. Por lo tanto, es difícil ubicarse exactamente en qué dijo.

Para él, también es difícil ubicarse en lo que dijo acá, porque después de ver dos veces el video, tampoco le quedó muy claro lo que él trató de decir. No le quedó claro si existía otro decreto o no, porque cuando se le entregó el decreto dijo que no estaba hablando de eso. Pero resulta que el único decreto que conoce, y que existe en la Fuerza Aérea, es éste.

Ahora bien, para que veamos la solidez que tiene el argumento matriz, que es éste, hace un repaso de esto, que todos conocen.

Este decreto nace a petición de la Fuerza Aérea. Carta de intención, aprobación del sistema Mirsip belga, informe al ministro de Defensa, con fecha 28 de febrero de 1994.

El ministro de Defensa chileno acepta todos estos informes y los somete al Consejo Superior de la Defensa, que emite el acta que a la Comisión le interesa, y aquí está.

El Consejo elabora este decreto, que contiene todos los términos de la carta de intención, detalle por detalle. Este decreto primero va a la firma del ministro de Hacienda, luego al ministro de Defensa y finalmente al Presidente, pero el Presidente lo firma el 1 de marzo de 1994. Ignora la razón de eso.

Ante la pregunta de por qué el 1 de marzo, lo ignora. Pensó que lo iba a firmar el Presidente Frei posteriormente, cuando le hicieron una exposición completa en abril de 1994, donde se tomó la decisión final de hacer el contrato en julio.

Este decreto, una vez firmado por el Presidente, se reparte, se distribuye al ministro de Hacienda, a Tesorería, al ministro de Defensa, a la Subsecretaría, al Consejo Superior de Defensa, a la Dirección y Contabilidad de la Fach, a la Comandancia en jefe y a la agregaduría en Londres.

Especifica exactamente lo que se debe hacer con los dineros; a quién hay que pagar, cómo hay que pagar, cuándo hay que pagar y por qué hay que pagar. No hay otra fórmula de ejecutar este decreto, lo dice textualmente desde su inicio, firmado por el Presidente de la República.

Por lo tanto, el jefe de la misión no tiene otra alternativa que cumplir exactamente con lo que dice. Obviamente, tiene cerrojo de control la salida del dinero, desde la Tesorería General de la República hasta el Banco Central, que se indica por la misión aérea.

A su vez, el jefe de la misión aérea es el cuentadante, el responsable de los dineros que custodia. Es el único que por ley puede usarlo y disponer. Nadie puede darle una orden al jefe de la misión aérea para que ocupe este dinero en pagar una factura. Se dijo que el general Estay le habría ordenado al jefe de la misión que pagara una factura de 14 millones y que él la habría pagado como en marzo. ¡Eso es imposible!

El general Estay no tiene absolutamente nada que ver con los dineros de la misión ni con las facturas.

Este es el contrato. Después de haberse dado cumplimiento a la cláusula 32, letra a), b), c) d) y e), el comprador efectuará al vendedor un pago al contado imputable a la primera parte del precio, es decir, por 7 millones de dólares.

Se realizó un pago de 70 millones al Ministerio de Defensa y otro de 39 millones a Sabca. El 10 por ciento de 70 millones es 7 millones, y 15 millones de los 39 millones son 5 y tanto por ciento, sumado a intereses, da 14 millones. Ése es el pago al contado que se efectuó el 7 de octubre de 1994.

El decreto dice: pago al contado sobre los 70 millones, 10 por ciento a los dos meses de firmado el contrato; pago del principal 39 millones y pago contado 15 por ciento a los tres meses de la firma del contrato.

Este decreto es el que manejaba el general Estay y los pagos los efectuaba el jefe de la misión en Londres.

Ahora, la información que tiene, y que la acaba de confirmar hoy en la mañana, es que este pago se efectuó el 7 de octubre de 1994, es decir, tres meses después de que se firmó el contrato, que fue alrededor del 14 ó 15 de julio. No hay otra forma de hacerlo. Esto es imposible de alterarlo.

La misión aérea en Londres tenía el decreto 7A, después que se repartió, que fue firmado por el Presidente. O sea, este decreto se cumplió exactamente como lo dice, porque no hay otra forma de hacerlo. El pago había que realizarlo tres meses después de que se firmara el contrato.

Éste es el contrato, especifica los términos en que se deben pagar las cuotas y el pie; es el circuito que debe seguir un decreto. No podría ser de otra manera, porque la Tesorería General de la República pone los

dineros en función de lo que dice este decreto. Por ejemplo, no podría haber puesto dinero en marzo; 15 millones en marzo a título de qué, cuando todavía ni siquiera había contrato. La Tesorería General de la República sabe que tiene que poner el dinero tres meses después de firmado el contrato.

El contrato se cumplió exactamente como fue firmado, y los pagos también se hicieron conforme a lo que fue firmado, y las cuotas se pagaron conforme a lo pactado en el contrato.

No tiene otra cosa que decir respecto del tema. Si hubo otro pago en marzo, lo ignoro. Tendría que ser por otro decreto, otras platas, sería problema del Presidente de la República, lo que está fuera de toda lógica. Repito, luego de firmado el decreto existen controles de entrada y de salida. De entrada, por la Tesorería General de la República que ejecuta lo que tiene, no hay otra forma de hacerlo, y de salida, la dirección de contabilidad tiene una contraloría y a los dos o tres meses todos los papeles y pagos llegan a la Contraloría General de la República. Por lo tanto, se habrían dado cuenta de que había una alteración en el decreto original, matriz, en el 7-A, de 1 de marzo de 1994.

Por consiguiente, no sería lógico que después de 15 años la Contraloría General de la República se diera cuenta de que se hizo un pago en marzo, el mismo en octubre y hecho por la misma persona. Así es que descarta esa posibilidad, cree que hay alguna confusión, algún mal recuerda.

Inició esta conversación señalando que estábamos en el recuerdo de 15 años, donde puede haber confusiones, distorsiones. Es natural y normal que así suceda.

Lamenta que hayan involucrado al general Estay en algo que no corresponde, él no tenía la menor idea de esto, porque desde el punto de vista de los procedimientos era el encargado exclusivo de la administración de ese contrato. Es factible que en octubre llamara a Londres para decir que había un pago que hacer, es legítimo; lo pudo haber hecho el jefe de gabinete. Pero en ningún caso enviaron facturas, porque acá dice que la factura la envía la empresa vendedora al banco.

Por otra parte, algo que no se dijo es lo que aparece acá: el monto señalado anteriormente, 7 millones, será pagado al vendedor mediante transferencia bancaria y directa a la cuenta y banco que señale el vendedor, contra entrega por el vendedor al banco de los siguientes documentos -está en el contrato-:

a) Factura comercial por el monto del pago original en cinco copias emuladas por el vendedor a nombre del comprador.

b) Garantía bancaria irrevocable -esto es interesante- de restitución del pago anticipado de 7 millones con una validez de 24 meses calendario, contados desde su fecha de emisión, prorrogable, enviado a nombre de la misión aérea de Chile en Londres.



Quien paga y recibe la boleta de garantía es la misión aérea.

Es decir, quien hace efectiva la boleta de garantía es el cuentadante, no es la Fuerza Aérea, es la misión aérea. Hasta ese extremo es responsable la misión aérea de esta gestión de pago.

Consultado acerca del supuesto viaje con el ex Ministro Patricio Rojas, señaló que se preocupó y consultó a la Fuerza Aérea, a los organismos correspondientes y es la que transmito a esta Comisión, oficialmente.

En relación con la reserva o secreto que expresó un diario, cree que nadie puede hacer un viaje reservado o secreto al extranjero. Se sale con pasaporte diplomático, con decreto, nadie sale a escondidas por Mendoza.

Un ministro de Defensa es un diplomático y tiene entendido que en esa ocasión iba en un viaje oficial a Malasia. Él, si no se equivoca, andaba en un viaje oficial en Uruguay, Suecia y Suiza, con sus respectivas fuerzas aéreas. Absolutamente conocido. Queda un segundo a cargo de la organización, conectado por teléfono todos los días para saber lo que está ocurriendo acá y enviando información desde allá. Entonces, es muy difícil que se pretenda una mínima reserva con respecto de esos viajes.

Además, no cree que un ministro de Defensa le pida a un agregado aéreo, a un coronel de la misión, una cosa así, con todo el respeto que me merecen los coroneles de las misiones. Él tendría que haberlo llamado, pero no a él, al embajador, si quisiera algún tipo de reserva. Tal vez, el Canciller tendría que haber llamado al embajador si quisiera alguna cosa muy especial para algún ministro.

En todo caso, dejaría de lado ese punto porque nadie le pediría eso a un agregado, a un coronel. Está fuera de toda lógica. Además, repite, son decretos firmados por el Presidente de la República.

En estos documentos están todas mis salidas al extranjero y todos los decretos.

Tuvo una reunión con el comandante en jefe de la RAF y lo sabe muy bien porque acá tiene unos papeles muy especiales que intercambiaron. Asimismo, recuerda que se juntaron media hora antes de que se reuniera con el ministro.

Sí estuvo con el comandante en jefe de la Fuerza Aérea inglesa antes de esa reunión, y lo que conversaron sobre los aviones Jaguar lo tiene que haber hablado con el comandante.

Todo esto es absolutamente público, lo fue en esa época y lamentablemente ahora, a la distancia, después de 15 años. Obviamente, la cosa se difusa, se oscurece y a cualquier detalle que se presente, con la sensibilidad que existe sobre el tema, le dan tres o cuatro distintas interpretaciones,

dependiendo de los intereses o de la malicia que exista al respecto. Por esa razón, expresó que este fue un viaje más, tan normal como cualquier otro.

Quiere agregar algo más, y que está relacionado con lo que escuchó decir al general Ríos respecto de un viaje que realicé a Bélgica. Él insistió varias veces en ese tema, lo que me llamó la atención, porque viajé sólo una vez a ese país, a mediados de octubre de 1994, cuando entregaron el primer avión. En ese momento citó a Ríos a Bélgica y después siguió en viaje a Rusia y luego regresó a Londres.

Sobre el presunto viaje, a mediados de junio de 1993, sencillamente no está en sus registros, no hay papeles, ni fundamentos. Aquí están todos los viajes que realizó al extranjero, del 17 de diciembre de 1987 al 31 de junio de 1995. En junio de 1993 realizó un solo viaje, a Francia, Suiza e Inglaterra. Aquí están los decretos respectivos; por lo tanto, de acuerdo a estos documentos, nunca estuvo en Bélgica en 1993.

Interrogado de si se juntó o no con el ministro inglés de Defensa en compañía del ex ministro de Defensa chileno, don Patricio Rojas, manifestó que para ser sincero, se juntó... cree que se juntó, pero dado que ahora se ha producido una confusión, no se atrevería a jurarlo. Sabe lo que conversaron pero requeriría una sesión secreta para decirlo, además, no cree que sería conveniente, pues se prestaría para sensibilidades. Sinceramente, no le parece importante que haya sucedido o no, los efectos son los importantes.

Teníamos una muy buena propuesta para comprar los Jaguar, y eso es lo que se presentó al ministro inglés; teníamos muy buenos argumentos y finalmente, a pesar de eso, no se realizó la compra de los Jaguar, por razones políticas inglesas, de su sistema estratégico de defensa. No hubo la posibilidad de cumplir la proposición que hicimos. Eso fue lo que se conversó con el ministro inglés, por lo tanto, no es importante si él estaba o no, sino lo que se hizo, lo que se dijo y el resultado del problema.

Consultado acerca de si tiene una explicación para que la carta de intenciones que contiene todos los detalles de la operación sea de la misma fecha, 28 de febrero de 1994, que el oficio que le envía a Patricio Rojas diciéndole que aprueba la compra de los Mirage que, además, le parece técnicamente aceptable, manifestó que todos estos documentos estaban listos hacía tiempo. No es que los terminó ahí, ese mismo día. Él venía llegando de Estados Unidos y los documentos se venían gestando desde enero o febrero. Por lo tanto, no le extraña que haya estado todo listo para la firma y entrega al ministro de Defensa.

Consultado si esto ya estaba acordado desde antes señaló que si. Los términos de esa carta de intenciones no se hicieron en ese instante. Esa carta de intenciones debe haber tenido muchas discusiones, porque no es llegar y hacerla.

La carta de intenciones tiene todos los términos de la oferta que, en diciembre, había hecho Bélgica al gobierno de Chile. La mayoría de los términos de esa carta de intenciones son parte de la oferta belga.

En realidad, se siguieron todos los pasos de acuerdo a los términos que están en la carta de intenciones, que son prácticamente los mismos que aparecen en la oferta original que hizo Bélgica a Chile, en diciembre de 1993.

Consultado acerca de cómo es posible que el Consejo Superior de la Defensa Nacional pudiera sesionar y dictar el decreto, el día 1° de marzo, si él envió el oficio de aprobación al ex Ministro Rojas y firmó la carta de intenciones el día 28 de febrero, esto es un día antes, señaló que ese no era problema suyo.

Interrogado de cómo el borrador de decreto, redactado por su institución se anticipa se anticipa en cinco meses y establece todas las condiciones de pago de un contrato que no se conocía, que aún no se firmaba y ni siquiera había certeza de que se hiciera, señaló que eso se llama planificación. No es cuestión de ofrecer un avión y señalar su costo, sino que hay que ofrecer todas las garantías y ventajas que tienen, los créditos, los intereses, los tiempos de pago, los plazos, las garantías y las no garantías. Eso viene en la oferta original.

En la oferta Mirsip, puede garantizar que están mucho más detallada las condiciones. Obviamente, es una negociación de gobierno a gobierno que se tiene haber conversado muchísimas veces. Eso es básico en la carta de intención y también la deben haber puesto los belgas en los términos de la carta original, porque ellos ofrecieron el crédito. Ellos tenían todo planificado desde hace muchos años. No fue porque ofrecieran a Chile sus aviones, sino que los estaban vendiendo mucho antes. Por tanto, deben haber tenido toda esta estructura de negociación de venta muy planificada en Bélgica, con los créditos, bancos y precios. En realidad, todo lo que hay detrás de una carta intención es difícil que lo podamos resolver en esta conversación. Obviamente, tienen que haber muchos documentos como éstos, muy concretos y serios, porque se trata de una negociación trascendente tanto para ellos como para nosotros. Una presentación técnica y económica de esta categoría tiene que tener un gran respaldo para ser estudiada responsablemente.

Consultado de si habló con el general Ríos o le ordenó hacer una transferencia, entre diciembre de 1993 y marzo de 1994, antes de la dictación del decreto, señaló que no está en la estructura orgánica de la institución contemplada una situación de esa naturaleza. El general Estay no pudo haber llamado al general Ríos en marzo de 1994. El decreto matriz es muy claro en lo que expresa, pues dice que está firmado el contrato, establece los tres meses, el pago, el pie, etcétera. Entonces, hacer algo como lo que se pregunta sería absolutamente incongruente, dado que nadie podría ordenar algo así al general Ríos.

Ahora bien, puede ser que el general Estay lo haya llamado por teléfono alguna vez, supongo que en octubre, para que pagara la factura de Sabca. Pero no puedo contestar si el general Estay llamó al general

Ríos para ordenar que efectuara un pago que no correspondía, en un momento que no correspondía, a pesar de que no había contrato. Sería algo muy distinto, hablar de si hubo un doble pago que pasó todos los controles, hecho por el coronel Ríos y sobre el que nunca dijo nada. Es decir, habría pagado en marzo y luego en octubre. No dijo que estaba pagando de nuevo algo por lo que ya había pagado en marzo.

Consultado de si era posible que ese supuesto pago por 14 ó 15 millones de dólares coinciden perfectamente con la suma que se dice fue parte de las supuestas coimas o comisiones, fueran pagados, en definitiva por el Gobierno de Chile, señaló que, con todo respeto, cree que el Gobierno de Chile y sus instituciones no se contaminan con esos juegos tan frívolos. Eso puede que se haga en otros lugares, pero no aquí.

Lo que la Fuerza Aérea y sus generales han hecho profesional y vocacionalmente está perfectamente bien, de acuerdo a la legislación vigente. Eso puede responder.

No se puede dudar de su Gobierno y de los procedimientos que sigue en sus distintos niveles, porque Chile, a pesar de todas las críticas que se le puedan hacer, tiene una honorabilidad a prueba de balas con respecto a estos temas. Ahora bien, si hay mugre busquemosla en otro lado.

Pide que se revise lo que dijo la diputada belga en esta Comisión. Sui apreciación del problema es que nos vimos en medio del huracán político que se vivió en Bélgica. ¿Qué trataron de hacer estos caballeros con nosotros? Nosotros pagamos las consecuencias, pues no tenemos la experiencia para enfrentar esas catástrofes políticas. Repite, pagamos las consecuencias y, en lo personal, las está pagando al enfrentarse ahora a esta Comisión con esta revisión de los procedimientos. Puede haber cosas más o cosas menos, por supuesto, pero todo se ha hecho con la transparencia que una negociación así necesita.

Se compró un excelente sistema de armas a un excelente precio, dada la relación costo-eficiencia. Un sistema prácticamente único. Les garantizo la calidad del costo y la eficiencia con que operaron los aviones alrededor de quince años.

Consultado de si sabía en qué condiciones se firmaría dicho contrato, como sus modalidades o forma, señaló que si porque la carta de intenciones lo decía. En términos generales, se conversó de los 70 millones.

Tuvo una reunión con unos coroneles de la Fuerza Aérea belga y con un señor de Sabca, del cual no recuerda su nombre, le parece que en enero o febrero en su oficina. En esa oportunidad, conversaron del sistema, pues ya había llegado la oferta formal de Bélgica a Chile y ellos conversaron del tema en detalle, de cómo querían vender su sistema. Pedían 250 millones de dólares y ofrecían plazos para pagar, pero nosotros ofrecíamos 109 millones de dólares. En términos generales, plantearon lo mismo que está en el decreto. Es decir, tenían

muy claro cómo querían vender sus aviones desde hace mucho tiempo, yo diría que desde hace más un año, ya que el banco les entregaría los créditos.

Consultado de si hay alguna respuesta para que el decreto contenga tanto nivel de detalle, señaló que debe tener un nivel de detalle. Desgraciadamente, quien redactó ese decreto, el general Nelson Maturana, director de Contabilidad de la Fuerza Aérea, murió.

Consultado de si pudo haber otro decreto distinto del que se conoce que autorizara al general Ríos a pagar una cierta cantidad de dinero a más tardar en marzo, señaló que no que él sepa. Tampoco le parece que pueda haber existido. No se le ocurre cómo pudiera haber existido. Tendría que haber sido firmado por el Presidente de la época o autorizado los dineros por el Consejo Superior de la Defensa. En fin, un decreto como éste sigue todo un proceso. Se debería repetir lo mismo del decreto original del 1 de marzo.

k) Ex Ministro de Defensa Nacional, señor Patricio Rojas (02/07/2009).

Señaló que para mantener un orden de los dichos que se le imputan -éstas son palabras del general Ríos-, usará el titular de un medio de comunicación. Dice textualmente: “Ríos declaró visita secreta de Rojas y Vega a Londres para conversar de los aviones Mirage. A continuación agrega: “Ríos recibió orden de Jaime Estay de transferir millonaria suma”.

Como ex comandante en jefe tengo claro conocimiento de que para salir al extranjero sólo lo podía hacer con un decreto supremo previamente tramitado.”

En síntesis, el general Ríos declara: “Nunca dije lo que apareció en la prensa. Sólo se trata de elucubraciones”. Incluso, el diputado Monckeberg le preguntó: “al menos para usted ésta no fue una reunión secreta”. El general Ríos respondió: “Así es, no fue una reunión secreta”. A confesión de parte, relevo de pruebas. El propio general Ríos no ha dicho nunca que haya habido viaje secreto.

Respecto del secreto, aparte de las razones de la forma de viaje de los ministros de Estado, que obliga a una autorización por decreto supremo, pasaporte oficial, está la información de los diarios de sus archivos de prensa de la época, copia de los cuales dejará a disposición de la Comisión. El primero de ellos corresponde a una publicación de El Mercurio de 4 de octubre de 1991.

Hizo un primer viaje oficial como ministro de Defensa a Inglaterra. En este tipo de viajes se precisan condiciones muy particulares. El gobierno invita a un ministro chileno y hace muchas atenciones, de cargo del gobierno que invita.

Efectivamente fue como lo expresa El Mercurio: “El ministro de Defensa Nacional, Patricio Rojas, y el Secretario de Estado para la

Defensa de Gran Bretaña, Tom King, suscribieron nuevas formas de cooperación y ratificaron la antigua y tradicional vinculación de ambos países”. Se señaló, además, que se hizo un programa de cooperación para las Fuerzas Armadas chilenas entre los dos ministros en esa ocasión. Me refiero a octubre de 1991. El embajador era don Germán Riesco, no Riesle, como se dijo aquí. Invité al ministro a visitar Chile, cosa que no se cumplió en esa ocasión.

En 1993, dos años después, Chile y Malasia estaban iniciando una relación política muy importante, que se concretó directamente entre el Premier malasio de la época, doctor Mahathir, y el Presidente Patricio Aylwin. Afortunadamente para nuestro país, el apoyo del doctor Mahathir favoreció extraordinariamente el ingreso de Chile a la APEC; fue el primer país de Sudamérica en ingresar.

También teníamos interés en los trabajos que Asmar estaba tratando de buscar y de hacer en Malasia como parte de su actividad de trabajo en los astilleros de Chile.

En la segunda página del documento que entregó aparece un titular de El Mercurio que dice: “Rojas firmará acuerdos de cooperación militar” en Malasia. El diario La Tercera, el 16 de noviembre de 1993, señala: “Ministro de Defensa -Patricio Rojas-, a Malasia”.

El 23 de noviembre de 1993, El Mercurio señala algo que se contempló en ese momento. La conexión de Chile a Malasia no es directa. Se puede hacer de distintas formas. Se hizo por Europa, por Londres, y se aprovechó de hacer una parada corta de dos o tres días para revisar con el ministro inglés de la época, dos años después, el señor Malcolm Rifkind, este acuerdo que habíamos adoptado el año 1991. Se discutió acerca de qué había pasado, cómo caminaba y si había otras cosas que añadir. El día 23 de noviembre de 1993 el diario El Mercurio señala: “Ministro de Defensa Británico recibe a Patricio Rojas”. Y mi comitiva oficial al viaje a Malasia, con la parada en Londres, estaba compuesta por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, contraalmirante Jorge Patricio Arancibia, hoy senador, y mi ayudante aéreo, comandante Mario González, hoy general en retiro. Por lo tanto, no estaba en esta comitiva el general Vega.

Lo de “secreto” es totalmente una fabricación periodística. Lo otro es otro tipo de cosas.

El recorte de prensa de 24 de noviembre de 1993 señala lo siguiente: “Patricio Rojas se entrevistó con ministro británico”. La idea era que, además de lo que estaba previsto, un capitán de navío de La Armada -por ello el almirante Arancibia tenía mucho interés en esto también- pudiera llenar un cupo del Colegio Real de la Defensa Británica, para el cual, posteriormente, se designó a un oficial naval chileno.

La Academia de Estado Mayor inglesa, en Bracknell, también tenía cupos para oficiales chilenos, que entiende que también se ocuparon con buen provecho para nuestros profesionales militares.

Posteriormente, se siguió viaje a Malasia donde se firmó un convenio de cooperación militar. Éste es el primer asunto.

Agrega que el domingo, cuando apareció este titular de primera página con esto de “viaje secreto”, con el carácter de escándalo que tiene, se preocupó inmediatamente de chequear y verificar de qué se estaba hablando, porque él no era un hombre que pudiera viajar en secreto en esos días por mil razones. Estábamos en el comienzo de la recuperación democrática. Se puso a revisar y comprobó que en la comitiva del decreto sólo figuraba el ministro de Defensa, el almirante Arancibia y el ayudante militar más los acompañantes. El general Vega no estaba. Eso fue lo que dijo: el general Vega no estaba en la comitiva oficial y eso fue lo que declaró en ese momento.

Posteriormente, llamó al almirante Arancibia, con quien tiene una muy buena conexión a pesar de las diferencias políticas -es un hombre que respeta; aprecia mucho su trabajo y colaboración con él cuando fue jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional-, y le preguntó de sus propios recuerdos, quien le señaló que tampoco tenía recuerdo de haber estado o de haber asistido a reuniones con el general Vega en Londres, y así lo declaró en el diario El Mercurio y en La Segunda. Le preguntó a su ayudante aéreo, comandante de la Fuerza Aérea, si había estado con él y le respondió que no lo recordaba tampoco. Entonces, eso es lo que dijo: “No me recuerdo que estaba.”

El primer hecho es que no existe viaje secreto, no hay sigilo, no hay ocultamiento, no hay reserva, nada oficial. Y respecto de un llamado telefónico, en que se piden cosas que no corresponden, en que no se sabe siquiera quién lo realizó, no tiene por qué estar dando explicaciones. De ninguna manera.

En cuanto a la reserva, también está en los dichos del propio general Ríos que no puede identificar -lamenta mucho tener que decirlo- la fuente, vale decir, quién lo llamó. Entonces, como menciona dos veces al ayudante del ministro -leyó con mucho cuidado sus declaraciones-, le preguntó a su ayudante: “¿Fue usted el que hizo esto? Él me contestó: “No. No he tenido nunca esa petición.”

Algo que extraña más todavía es que se diga que, aparte de una reserva -que es imposible-, se pidió un auto para el ministro, cosa que sí es posible porque se puede pedir que le arrienden un auto, porque ésta no era una visita oficial. Cuando se trata de una visita oficial, el gobierno del país visitado coloca a disposición de sus invitados el transporte y toda la logística necesaria. Ésta -reitero- no era una visita oficial, sino una visita de paso, para revisar el progreso de un convenio.

Además, se dice que se pidió que el auto que se arriende tenga el detalle de contar con un chofer que hable castellano. El comandante González y él no necesitan un chofer que hable castellano, estando en Londres, en razón de que hablan y se manejan con el inglés. En su caso, trabajó varios años en Washington, así que algo debe entender.

No tiene más referencias que hacer al respecto. Entiende que los dichos del general Vega, en la parte primera de la sesión, también aclaran esa situación.

¿Qué ocurrió? Hubo coincidencia de fechas. El general Vega declaró aquí que tenía una misión oficial, y dijo: Uruguay, Suiza, Suecia e Inglaterra. Y coincidieron en Inglaterra. Eso sí lo puede decir, porque es evidente que se coincidió.

No tiene el recuerdo de haber estado reunido con él. Si el general Ríos dice que fui a visitar la misión, entonces, tiene que ser así y, en ese caso, habré estado 20 minutos o media hora, saludé a las personas que allí se encontraban y eso fue todo. Además, si hubiese querido hacer algo en secreto ¿para qué me iba a presentar en la misión aérea de Londres delante de todo el personal que allí se encontraba? Debido a ello, este punto está suficientemente aclarado y descartado.

Respecto de la situación tercera, que es la importante, no cree que haya sido una condición en una reunión de este tipo. Además, sí había que ver la posibilidad de los jaguares que se habían estado evaluando como una posible adquisición. El general Vega aclaró cuál había sido la opinión en este encuentro del interés chileno con el interés inglés. Y no se pudo hacer nada con ese avión.

Con respecto a las transferencias de dinero, le parece que lo mejor es que ello se encuentre a disposición de la Comisión, porque lo único que puede decir es que los procedimientos se siguieron como corresponde. Las transferencias de dinero de las cuentas reservadas no están solamente bajo la resolución de la Fuerza Aérea, sino sujetas, por un lado, al control de la Tesorería, quien debe revisar todos esos giros y, por otro, a la refrendación de la Contraloría. Previo a esa comprobación y refrendación, están sujetos a la revisión del Ministerio de Hacienda, que firmó el decreto y lo revisó antes de despacharlo a su ministro para que lo firme.

Por lo tanto, todo lo señalado para él es una situación para la cual no tiene explicación. Lo único que cree que está claro es que las cartolas lo podrán decir todo, puesto que fijan fechas, montos, destinatarios. Y el dinero fiscal de Chile no sale por llamados telefónicos, sino que por controles muy precisos y bien establecidos, los cuales se cumplieron a cabalidad.

Él cree, como se ha dicho aquí, que los pagos correspondieron a octubre de 1994 y nunca antes. Era imposible, pues no estaban firmados los contratos, los cuales establecían claramente que los pagos iniciales, los llamados *down payment*, se hacían uno a los dos meses de firmado el contrato con el Ministerio de Defensa y, el otro, a los tres meses de firmado el contrato con Sabca. Hay que acordarse que inicialmente eran dos contratos. Después fue uno. Eso ya ha sido bastante tratado.

Consultado si autorizó algún pago por 14 millones de dólares o por una cifra distinta a Sabca con anterioridad, independiente del



contrato de la compra de los aviones, manifestó que de ninguna manera. Lo único que hizo la administración del Presidente Aylwin, en la que se desempeñaba como Ministro de Defensa, fue firmar el decreto y dejar la autorización condicional, porque el decreto señala que tiene condiciones de pago que si no se cumplen, no se pueden ejecutar. Cuando un decreto dice: "condiciones" está claramente establecido que nadie puede hacer algo que no esté señalado expresamente en el decreto. En ningún caso eso se hizo, ni menos a Sabca, porque no estaba en los contratos. Y los contratos se firmaron con posterioridad a su salida del Ministerio, en julio de 1994, fecha en que ya no era ministro de Defensa.

Interrogado de si en alguna de las reuniones trató el tema de los Jaguar, señaló que por supuesto. Se está hablando de Inglaterra. Desde 1991, en que estuvo para abrir la nueva etapa de Cooperación Militar Chile-Inglaterra, ya se estaba buscando el reemplazo de los Hawker Hunter, que eran ingleses. Y los ingleses tenían muchos deseos de que nuevamente sus aviones reemplazaran los que tenía la Fuerza Aérea de Chile, pero no hubo acuerdo sobre los modelos. Hay que acordarse que todo esto tiene que ver con un tema de recursos financieros. No se trata sólo de evaluar un buen avión, sino que también de analizar su costo y las condiciones de financiamiento, de manera de verificar que éste se encuentre dentro del presupuesto asignado por las leyes reservadas del cobre a cada una de las instituciones de las Fuerzas Armadas.

Por lo tanto, sí se realizó, pero no hubo acuerdo.

Consultado de si recuerda el motivo de la reunión, en Londres, con el ministro de Defensa inglés, señaló que ya lo ha dicho y ha leído cuál fue el resultado de esa reunión: una nueva oportunidad para un oficial superior de la marina en un colegio de Defensa inglés y una nueva oportunidad para oficiales de la Fuerza Aérea en otras academias inglesas, además, de los términos convenidos en 1991 que mostraban un progreso en las relaciones militares de gobierno a gobierno.

A esa reunión le acompañó el almirante Arancibia, porque era el único miembro de su comitiva oficial.

El general Vega acaba de declarar que no sabe, o no recuerda, y él no podría jurar si estaba presente.

Personalmente, no lo recuerda. Señaló que tiene derecho a no recordar. Porque –y no quiere aparecer como que no le toma la debida relevancia al asunto- era una misión del comandante en jefe de la Fuerza Aérea que –como él mismo dijo- tenía por objeto verse y sostener reuniones con el jefe de la Fuerza Aérea inglesa. Era un círculo de reuniones. Y la comitiva oficial era el ministro de ese entonces que habla con el almirante Arancibia.

Interrogado de si autorizó al general Vega para firmar la declaración de intenciones, expresó que las cartas de intención no son cartas simples ni de recuerdos personales, sino compromisos bastante formales.

En Chile no tienen tanta importancia administrativa formal como en otros países: los sajones y Estados Unidos. Se equiparan con un MOU (memorandum of understanding), es decir, un memorandum de entendimiento. Y para algunos, para quienes quieran entenderlo así, es un verdadero precontrato. Pero todo su contenido se halla sujeto a una negociación bastante ardua y larga.

A continuación, contó un poco su experiencia en el tema.

Llevó un MOU para firmarlo con el ministro de Malasia. Y como debía concordarse, había tomado un tiempo largo. Era un MOU muy inocente, de buenas relaciones, de intercambios, de visitas.

En cambio, una carta de intenciones sobre un problema tan complejo como un contrato por 109 millones de dólares no puede ser algo que se prepare de la noche a la mañana. O sea, esto tenía la debida preparación por los que estuvieron a cargo de esa carta de intención, vale decir, el gobierno belga, el Ministerio de Defensa; Sabca, por el lado belga, y la Fuerza Aérea de Chile, representada, según cree, por el general Estay.

El proceso demoró. Se fijaron condiciones precontractuales, las que se recogieron en el decreto. Por eso, en su opinión, ahí viene la explicación qué ese decreto contuviera las especificaciones antes de que hubiera contrato. Porque la carta de intenciones, en su cláusula 10°, señala: “Las partes acuerdan que el precio total propuesto por la venta antes indicada...” Las cláusulas anteriores hablan de los 20 aviones renovados Mirsip que se compran al gobierno de Bélgica a través del ministerio de defensa belga y el contrato con Sabca, que era de apoyo técnico, y de otros equipamientos. La carta señala dos compras por dos contratos.

En definitiva, la carta de intenciones dice: “Las partes acuerdan que el precio total propuesto por la venta antes indicada es la suma de las cantidades correspondientes a cada contrato...” Setenta por los 20 aviones Mirsip, más los cinco aviones agregados y lo de Sabca, 39 millones. “...cuyos montos individuales ascienden a 70 millones de dólares -moneda de los Estados Unidos- y 39 millones de dólares -moneda de los Estados Unidos-, respectivamente, constando la eventual forma de pago y sus condiciones en el cuadro adjunto como Anexo B de la presente carta de intenciones y en el párrafo 7 del Anexo A.”

Colige que la Fuerza Aérea, el Ministerio de Hacienda y todos los que tenían que revisar esto debían cotejar que ésas eran las condiciones.

Señala la carta las formas de pago y las condiciones, o sea, plazos, intereses, tasas, etcétera.

Entonces, es una eventual forma de pago. Por lo tanto, puede ocurrir o puede no ocurrir, porque el decreto dice: “Contrato del Ministerio de Defensa, Fuerza Aérea de Chile, con Ministerio de Defensa Nacional, Fuerza

Aérea de Bélgica.” Y señala condiciones. Ésa palabra es muy fuerte. Si no se cumple todo lo que está dicho ahí, no se puede ejecutar nada.

La carta disponía precisamente el pago al contado del primer -el principal- contrato: dos meses después de la firma del mismo.

Por lo tanto, si no había contrato, no había posibilidad alguna, porque no se cumplía la condición. Por tanto, no podía haber pago anticipado de esa partida.

Y después, en el segundo convenio de crédito, igual: “condiciones”. Repite. O sea, está condicionado. El ministerio de Hacienda exige saber cómo se va a financiar esto, qué intereses se van a pagar. Por supuesto que está condicionado a la firma final del contrato. Y tan es así que en vez de dos contratos se terminó en uno solo.

Consultado sobre la celeridad con que se desarrolló el proceso de compra y la dictación del decreto, manifestó que el proceso de compra de estos aviones tiene que haber empezado por lo menos con anterioridad. Y cree, incluso a la propia presentación oficial del embajador de Bélgica, porque éste es un proceso complejo en que hay que hacer comprobaciones técnicas, hay que hacer visitas, hay que hacer pruebas antes de comprometer nada.

En ese sentido, la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa Nacional son los que pueden decir exactamente qué viajes se hicieron, en que fecha, para hacer la preevaluación de esta oferta que se estaba conversando desde las épocas que él entiende pueden ser diciembre de 1993 y enero y febrero de 1994. Pero eso no lo puede precisar. Tiene que haber existido personal de la Fuerza de Aérea visitando Bélgica, probando, viendo, haciendo exámenes de la calidad que se ofrecía, de las condiciones reales en que estaban esos aviones.

Por lo tanto, todo eso es anterior, porque no se puede creer que esto se hizo en un solo día.

Éstas son las condiciones básicas que se fijan por el decreto y que se tienen que cumplir. Aquí quiere entrar al tema de qué es una carta de intención y qué es un contrato. Una carta de intención puede ser considerada un precontrato, aunque hay gente que no la considera. Pero no es un contrato. O sea, la carta de intención puede ser modificada por el contrato de la manera que se resuelva por las partes.

Y lo que vale al final son las firmas de los contratos. La carta de intención es eso, una carta de intención. En otros países tiene mucha fuerza, pero aquí no tiene la misma fuerza; aquí lo que vale son los contratos.

Por lo tanto, quiere decir que esa situación de contratos son las que están rigiendo toda esta forma de operar y eso se efectuó en julio y los pagos se hicieron, según se ha informado, en octubre. Y no hay más explicaciones que dar en cuanto a la tramitación.

Este decreto no sólo estuvo sujeto a los controles de Hacienda, de la Fuerza Aérea, del Ministerio de Defensa, sino que sale a Hacienda, de ahí va a Tesorería y de Tesorería debe tener la refrendación de la Contraloría General de la República.

Y esto no sólo es para este decreto inicial y este pago inicial. Se señala en el decreto que cada pago de las semestralidades y de las cuotas que se van tener que pagar por los plazos de cuatro y cinco años con que se compró esto, aunque esté hecho el contrato, firmado, debe tener de nuevo decreto supremo autorizado y que pasa de nuevo por el control de la Fuerza Aérea, el control del Ministerio de Defensa, el control del Ministerio de Hacienda, la Tesorería General de la República y la refrendación de la Contraloría.

Interrogado de que por qué razón, a sabiendas de que su mandato terminaba diez días después, porque ya había sido electo un nuevo Gobierno, se dicta un decreto para tomar una decisión tan importante, diez días antes de que asuma un nuevo Gobierno y si tiene conocimiento de que se pagaron comisiones ocultas en esta compra, respondió que era un proceso de larga data, la búsqueda del reemplazo de los aviones Hawker Hunter, pues el país estaba en una indefensión de su poder aéreo, porque había perdido total operatividad el equipamiento de Hawker Hunter comprado a fines de los años sesenta.

Era una situación que no se podía mantener en el tiempo. Y como había una oferta conveniente, estudió dos años el tema con la Fuerza Aérea, que había hecho las evaluaciones de los aviones israelitas, del avión sueco, del avión inglés, el Jaguar, hasta el Tornado y el Hawk. Se llegó a la conclusión, por esta misma Fuerza Aérea, que es la calificada para saber qué aviones son convenientes para mantener el control y el poder aéreo que necesita Chile para su integridad, seguridad y defensa, que era un largo proceso que había llegado a término con una selección de proponente único. La Fuerza Aérea no informó de que parecía que el Gobierno podía decidir entre éste o este otro, sino que dijo: "Ésta es la mejor propuesta."

Como se podía producir una dilación a causa del cambio de gobierno, pues las nuevas autoridades que asumirían no tendrían la experiencia que ellos habían acumulado en la búsqueda y selección de los aviones, se corría el riesgo de que llegarán los plazos para las especificaciones de compra que se vencían en julio, por lo que nos quedaríamos un tiempo más sin los niveles de protección y seguridad, que requiere mantener nuestro país, que no es tampoco espectacular, pero es suficiente.

Segunda razón, porque se dijo que estaba sometido esto a una demanda potencial de interés de terceros países, porque era un precio muy conveniente. Eran aviones en muy buenas condiciones. Se dijo en ese momento que cada repotenciación de los Mirsip costaba más que los 3 millones y medio de dólares que se pagaron por el gobierno de Chile y, por lo tanto, era una oportunidad que se podía perder.

Por eso, se tomó el cuidado de establecer en la carta de intenciones dos condiciones esenciales. La primera, la cláusula undécima, que señalaba que el Ministerio belga y Sabca se obligan a no ofertar a terceros países la venta de los aviones y elementos incluidos en la presente carta de intenciones hasta el día 1 de julio del 94, quedando impedidos de efectuar toda especie de contactos comerciales con este objeto.

Durante ese mismo período, la Fuerza Aérea de Chile queda también impedida de efectuar negociaciones económicas y técnicas con otros competidores del gobierno belga y Sabca. Por esas razones se dio la autorización.

En cuanto a las coimas, de haberlo sabido habría que tenido que cumplir su deber como funcionario público de hacer la denuncia correspondiente por esa situación y haber anulado completamente esta operación.

Consultado de si tuvo conversaciones con su reemplazante, el señor Pérez Yoma, acerca de las negociaciones que estaban en curso en relación con la compra de aviones, expresó que se habla en términos generales. Se hace una entrega muy sucinta. No es una situación de trabajo de equipos ni de cosas así.

La única formalidad, fue la entrega del gobierno militar al gobierno democrático. Ahí sí que se hizo una formalidad de entrega en La Moneda, que presidía el ministro Carlos Cáceres y el General Ballerino por el gobierno. Por el lado de la administración que entraba, del Presidente Aylwin, estaba Enrique Krauss y Edgardo Boeninger. Se sentaba un día el ministro saliente con el ministro entrante y ahí había una entrega, una conversación, se veían los términos. Fue bastante más formal, a tal punto que lo encontró un poquito exagerada, casi con un estilo versallesco.

En el caso de la entrega al ministro Pérez Yoma fue una situación como la que se usaba en la época republicana.

Consultado si tuvo conocimiento acerca del viaje realizado por el ministro Pérez Yoma cuando fue nombrado, pero antes de asumir, a Inglaterra en que estuvo reunido con el entonces coronel Ríos, manifestó que en ningún momento.

El ministro Pérez Yoma es un hombre que está dedicado al servicio público de una manera intachable, igual como lo hizo su padre. Jamás se presentó una situación de esta naturaleza.

Los motivos de su viaje, fue en virtud de una invitación anterior a tomar la cartera de Defensa Nacional, que él aceptó. Por lo demás está narrada por el entonces coronel Ríos. Invitó a los agregados a tomar té a su hotel con su señora y la industria aeroespacial inglesa le hizo unas exposiciones y eso fue todo. En eso no veo ninguna situación anormal.

Respecto de que haya tenido algún tipo de presión, como está dicho en la carta de intenciones, él pudo haber hecho abandono de toda la operación y haberla paralizado hasta el día que estaba previsto en la carta de intenciones, sin perjuicio fiscal para Chile.

Si hubiera tenido alguna duda lo habría hecho.

Consultado de en qué momento se produce la decisión real, más allá de los actos formales de ambos documentos del 28 de febrero y del 1 de marzo y de quien es la responsabilidad de la redacción de los borradores, de esos documentos, señaló que fue preparada por la Fuerza Aérea de Chile, como lo reconoció acá el general Estay, a través de su dirección y del funcionario ya fallecido. Sin duda alguna, se eleva al Ministerio de Defensa Nacional, para la decisión que corresponda.

Entiende que toda la comunicación –es la norma y debe mantenerse- de cualquier institución pública o de un Poder del Estado, como éste, con el Ejecutivo tiene que ser hecha a través de la institucionalidad que representa al Ministerio de Defensa Nacional.

Respecto del momento de la decisión, las decisiones administrativas, como todos saben, valen desde el momento en que están cumplidos todos los trámites correspondientes. Es decir, si no hay firma de decreto, resolución u otro tipo de documento, no hay acto administrativo y, por lo tanto, ninguna ejecución.

La firma es la ratificación de la voluntad política, la que, por supuesto, debe estar presente para que haya firma. Así ocurrió en este caso, pero lo que tiene plena validez es la firma y fecha de cada documento.

Consultado acerca de en qué momento se formó juicio de que la oferta belga era la más conveniente, expresó que el proceso venía hacía dos años. Él mismo había participado en conversaciones para aviones ingleses.

El problema de un ministro de Defensa que sabe que el principal avión de la defensa aérea, del poder aéreo de Chile, estaba obsoleto, sin poder volar, no es menor, es una tremenda responsabilidad para quien ejerce el cargo. No podemos decir que están botados y que esperemos para ver qué pasa.

Esto era la culminación de un proceso de dos años, en la que llega un informe oficial de la Fuerza Aérea de Chile, suscrito por su comandante en jefe de la época, en el que señala que la única propuesta al Gobierno era que este avión belga Elkan modificado era la más conveniente, por características técnicas, por precio, por financiamiento y por adecuación a los recursos de la institución. Tal vez se puede comprar un avión F-16, pero en lugar de tres millones y medio de pesos vale 10 veces más.

Entonces, esas condiciones, al cabo de un proceso, fue algo que se vio como el final del camino. El ánimo estaba preparado para eso, pero él no sabía cuál iba a ser la decisión final. La decisión final de

recomendación, a la decisión política, es sólo de la Fuerza Aérea de Chile. Es la única calificada para hacer esa recomendación.

La decisión política es anterior a la firma. Por supuesto, no se puede efectuar una firma si no hay una decisión de hacer una operación como ésta, y corresponde a los días en que se evaluó la oferta final de la Fuerza Aérea de Chile y reveló la confianza que el Gobierno le entregó a esa propuesta final, única, de mejor proposición para reemplazo de los aviones Hawker Hunter.

Respecto de la especulación en torno al pago anticipado de las US\$14 millones, se le consultó de si cabe la posibilidad de que un pago de esa naturaleza se haya hecho utilizando fondos reservados del Ministerio, expresó que no hay más gastos reservados que los de la Ley Reservada del Cobre.

No hay forma de que se haya autorizado o generado un gasto fuera de lo que estaba determinado.

No es él quién puede hacer juicios sobre los dichos del general Ríos respecto de las fechas en que esto se pagó, porque con las cartolas se podrán saber con toda precisión.

Interrogado acerca de la situación política belga, señaló que, con toda franqueza, no escuchó a la diputada de ese país, de modo que no puede comentar sus dichos, porque que no sabe lo que dijo y tampoco está informado de esa situación.

Consultado de sí en su reunión con el Ministro de Defensa británico, el 24 de noviembre de 1993, se trató el tema de desahuciar la compra de los aviones Jaguar, señaló que, efectivamente, como se dijo, no era un asunto que pudiera ser hecho público, no se creyó conveniente, por razones que estábamos en una situación de cooperación. Esto se hace con acuerdo, puesto que los desacuerdos no son útiles para la opinión pública chilena, porque en Inglaterra estas cosas no son irrelevantes. Sin embargo, efectivamente, los Jaguar quedaron fuera de opción.

Añadió que en ese momento, en el viaje a Londres, no tenía ninguna información de la oferta belga de los aviones Mirsip. Ninguna.

Agregó que la situación de no posibilidad de acuerdo con el gobierno inglés, respecto de los aviones Jaguar, no dejaba fuera las otras dos opciones que se habían estado evaluando; una de esas eran los aviones israelitas Kfir, los aviones suecos Gripen o Saab y hasta aviones de la propia Fuerza Aérea norteamericana, si era necesario consultar, pero por precio eso estaba fuera de nuestro alcance.

Interrogado de si una vez que dejó el Ministerio de Defensa y se encontraba a la cabeza de la Corporación de Estudios Estratégicos que siguió actuando, interactuando o trabajando con dicho ministerio, dio alguna opinión o consejo sobre el proceso de adquisición de los aviones Mirage-Mirsip, señaló que no. En ningún caso ni bajo ninguna forma. Primero, porque la

Corporación de Estudios Estratégicos no tenía nada que ver en ese tipo de operaciones. Era un centro de estudio, debate y divulgación de temas militares, en que nunca se hizo asesorías directas a ningún ministro de Defensa, ni al señor Pérez Yoma ni a los siguientes. Se trabajó por contrato con estudios que se ofrecían, se convenían, y se colaboró en la preparación de los dos libros de la Defensa Nacional, junto con otros centros de estudios de esta materia de seguridad, se había formado una pequeña comunidad. Eso creció con los dos libros y por iniciativa del ministro Pérez Yoma de colocar recursos para hacer y pagar esos estudios. Estos se contrataban, no sólo con la Corporación que fundó junto a otros colaboradores, sino que anualmente se daban tareas y trabajos de estudios, contratos análogos de distintos temas a varios de ellos, de manera que jamás fue una situación de exclusividad ni mucho menos.

Interrogado acerca de si recibió la corporación aportes internacionales o financiamiento internacional, señaló que no cree en la pertinencia de la pregunta, porque no tiene ninguna relación con el tema de esta Comisión.

Agregó que si se quiere señalar que hay alguna vinculación, porque un infundio periodístico trató de mezclar los Mirage con la Corporación, no va a decir otra cosa más que eso, es un infundio. No tiene absolutamente ninguna vinculación, nada de la operación de los Mirage, con los estudios que hizo esta Corporación, la cual estaba abierta, por supuesto, a los contratos de trabajo en Chile y fuera del país, pero por montos que no tienen absolutamente relación alguna con situaciones de otro tipo. Los contratos en Chile fueron en total, en un período de 12 ó 13 años, de 110 millones de pesos, que daban menos de 10 millones de pesos de contrato en el año. Eso quiere decir un millón de pesos al mes, eso no pagaba el arriendo, la secretaria ni la contadora. Por lo tanto, no era ningún negocio ni caja pagadora de nada, simplemente era una contribución para que en democracia pudiéramos tener una reflexión civil sobre temas militares duros, no sobre temas político-militares o con connotación de otra naturaleza, como los derechos humanos y el respeto a la institucionalidad, sino con temas militares directos, por ejemplo, la carrera militar en otros países y cómo estaban organizados sus ministerios de defensa. Está hablando de contribución a las políticas públicas que debe dictar el Ministerio de Defensa, y así fue reconocido por varios ministros.

La información que puedo dar es que se hicieron dos compromisos contractuales de estudios con dos instituciones internacionales.

Una es la Fundación Conrad Adenauer, bastante conocida por toda la clase de actividades que desarrolló durante muchos años en Chile, colaborando en el proceso de recuperación democrática.

La otra es una fundación privada española, cuyo nombre no puede dar porque tendría que pedir autorización de ella, respecto de si quieren que se dé a conocer su nombre. Sin embargo los contratos están firmados y los estudios cumplidos.



En el caso de la Fundación Conrad Adenauer, sí hubo el financiamiento de un seminario internacional sobre defensa y seguridad en el Cono Sur, en 1995 y 1997, cuyos resultados se publicaron y se recibieron las cartas de felicitación de los ministros de la época. A ese evento concurrieron delegaciones militares de Argentina, Brasil y otros países. Incluso, vino un almirante alemán, designado por el ministerio de Defensa germano.

Todo corresponde a valores estándar de este tipo de estudios. No es nada que signifique cantidades que no corresponden a la realidad.

En cuanto a la fundación española la asesoría fue sobre materias educacionales, por un monto cercano a los US\$50 mil.

Consultado de si la corporación tuvo algún contacto con Sabsca o recibió algún aporte del señor Bartolomé Dezerega o desde Estados Unidos, respondió que nada, absolutamente nada.

Consultado de si los funcionarios de gobierno, recién asumido el Gobierno del Presidente Aylwin, tenían la suficiente actitud para señalar a las FF.AA. que la autoridad civil era la que tomaba las decisiones, respondió que todos recuerdan que el período de transición, sin duda, fue uno de los más complicados que ha tenido el país, por las razones de todos conocidas: la autonomía operativa, la autoridad del mando, el quiebre institucional, la inexistencia de un Congreso Nacional democráticamente elegido daba margen a toda clase de acciones que no siempre tenían el debido control, por decirlo de alguna manera suave.

La situación no iba a cambiar de la noche a la mañana, por el hecho de que regía la Constitución Política y la normativa prescrita desde el 11 de marzo de 1990. Todavía no se sabe ni hay acuerdo de cuándo terminó la transición. El Presidente Aylwin opinó, a su juicio, con razón, que prácticamente la transición había terminado en su período, pero ha habido opiniones diferentes y cosas que continúan presentándose.

La casuística respecto de las autonomías operativas, son muchas como por ejemplo, el caso de la exportación ilegal de armas a Croacia y las consecuencias trágicas de la muerte de un oficial del Ejército, coronel Gerardo Huber, así como otros casos que se puedan recordar. Esa es la realidad y el contexto de la época.

Sin embargo, cabe preguntarse hasta donde se podía controlar y manejar un Ministerio que era una pirámide inversa. Es decir, en vez de que la cúpula de su pirámide estuviera ocupada por el ministro de Defensa Nacional, con establecimientos militares organizados, quien está por sobre las Fuerzas Armadas, como poder civil, y debajo de él los comandantes en jefes, era al revés, porque ellos habían estado dieciséis años por sobre el ministro de Defensa. Por lo tanto, dar vuelta la pirámide costaba mucho trabajo.

l) Ex Ministro de Defensa Nacional, don José Florencio Guzmán (09/07/2009).

Señaló que el 7 de enero de 1999 recibió la primera petición del entonces diputado señor Ávila. En resumen, señalaba que con motivo del suicidio de Jacques Lefebvre, general en retiro de la aviación belga, se hizo un allanamiento en su domicilio particular y se encontró una carpeta con todos los documentos comprometedores en relación con esa operación, los que fueron embargados.

Agregó que en dicha operación se determinó que hubo un pago de comisiones cuyo monto alcanzó a 15 millones de dólares y que en las investigaciones sobre tal ilícito se habla de un dispositivo chileno.

Más adelante dice que días antes de su trágica desaparición, el general Lefebvre había redactado una carta en la cual determinaba que el 96 por ciento de los 15 millones de dólares debían ir a la caja de una mencionada empresa fantasma.

Hubo publicaciones anteriores, en relación con este tema, en la revista Qué Pasa, pero no las ha tenido a la vista.

Recuerda que fue el motivo especial para presentar en aquella oportunidad los antecedentes a él como ministro, porque dice: “El general Fernando Rojas Vender, comandante en jefe de la FACH, ha declarado que el Gobierno debería reactivar la compra de aviones cuya adquisición fue postergada meses atrás. Al respecto, sostengo que es inadmisibles concretar esa negociación mientras no se conozca en detalle la operación realizada el año 1994.”

Por tal razón, acudió a él como una especie de advertencia para que se tuviera en cuenta esa situación, antes de proceder a una nueva compra.

Agregó que entre las declaraciones importantes del general Lefebvre, en el allanamiento que se hizo a su domicilio, se encontró un documento que dice: “Luego de las pesquisas a Europavía -que parece ser la empresa que sirvió de enlace, de contacto en todas esas operaciones-, el 3 de marzo de 1995, los documentos relativos a Chile han sido encontrados. Estos son confidenciales. Su divulgación en los medios sería catastrófica, ya que descubriría la red local y nuestros agentes estarían en dificultades.”

Esa fue la declaración del general Lefebvre.

A continuación, vino la petición concreta que le formuló: “Creo indispensable aclarar a fondo estos hechos que le conciernen a la parte negociadora chilena. La gravedad que envuelve la adopción de estas prácticas, sumada a la inminente compra de nuevas unidades de combate por parte de la FACH, obliga a coordinar acciones entre la justicia belga y la chilena -ésa fue la primera cosa que resaltó-. Para la intervención de esta última -la justicia chilena- estoy en condiciones de aportar los antecedentes contenidos en una completa

investigación periodística efectuada en Bélgica, más otros que recibiré próximamente.”

A la semana, le envió un oficio al comandante en jefe de la Fuerza Aérea, el 13 de enero de 1999, es decir, una semana después de recibir esa denuncia, en que le señaló que le acompañó los antecedentes que me había proporcionado el aquel entonces diputado Nelson Ávila.

Acompañó la carta con todas las copias de las publicaciones que profusamente se habían hecho respecto del tema y conminó al comandante en jefe de la Fuerza Aérea a que hiciera una investigación sumaria administrativa destinada a la total averiguación del tema.

El mismo día, 13 de enero de 1999, le comunicó dos cosas a don Nelson Ávila: “Primero, he requerido al comandante en jefe de la FACH que disponga de inmediato una investigación sumaria sobre este asunto a partir de los antecedentes que obran en poder de la institución.

“Segundo, he pedido a don Hugo Cubillos, embajador de Chile en Bélgica, –porque él señalaba que había publicaciones no sólo de prensa en Bélgica, sino que estaba en conocimiento de los tribunales de ese país- que informe detalladamente sobre el asunto, particularmente en lo que se refiere a la situación judicial existente en ese país y respecto de todos los antecedentes relevantes para los intereses del Estado de Chile”.

El 26 de enero de 1999 le mandé un resumen al senador Ávila, informándole lo que, a su vez, me había informado el embajador Cubillos, que en su parte sustantiva señala lo siguiente: “El embajador Cubillos nos ha informado que contactó al fiscal belga señor Philippe Rasir, de los tribunales de la ciudad de Lieja, mencionado en informaciones periodísticas chilenas como la persona a cargo de la investigación sobre la materia que nos ocupa.

“El fiscal Rasir señaló que la investigación estaba radicada en la Corte de Casación de Bruselas, a cargo del despacho del abogado general señor Jean Spreutels.

“El embajador Cubillos fue recibido el 19 de enero por el abogado general Spreutels, acompañándolo a la audiencia el consejero Ricardo Ortíz de nuestra Cancillería.

“El abogado Spreutels expresó que a la fecha no existía ninguna investigación sobre la venta de aviones Mirage-Mirsip a Chile, que estuviera radicada en los tribunales belgas”.

Además, le informó al diputado Avila que había requerido al comandante en jefe de la Fuerza Aérea para que hiciera el sumario respectivo.

En abril, cuando había recién concluido el sumario de la Fuerza Aérea, le informé al diputado Nelson Ávila lo siguiente: “comunico a usted que el procedimiento sumarial indicado se encuentra concluido, habiéndose

puesto los antecedentes a disposición del Consejo de Defensa del Estado, en carácter de reservados.”

Recién se impuso, a través de Internet, de la intervención que tuvo en el Senado el senador Ávila y quisiera señalar dos cosas, algunas son omisiones, pero las considero importantes para efectos del relato que acaba de hacer.

En su intervención, el senador Ávila señala que el 7 de enero –tal como lo he corroborado- me entregó personalmente la carta que acaban de conocer y que le contesté el 13 de enero. En seguida, señala que el abogado Spreutels expresó que a la fecha no existía ninguna investigación sobre la venta de aviones Mirage-Mirsip a Chile que estuviera radicada en los tribunales belgas -efectivamente ésa fue la respuesta-. No obstante, el fiscal derivó al embajador Cubillos y al consejero Ricardo Ortiz el conocimiento de que estarían radicados en el tribunal de Lieja los antecedentes del caso.

La otra omisión que le parece importante es que me dijo que iba a dejar encargada a una persona con la cual tomar contacto para cualquier antecedente adicional que me pudiera proporcionar para los efectos de la denuncia que había formulado.

Recogió esa invitación y le mandé un oficio al senador pidiéndole que tan pronto tuviera los antecedentes adicionales que requiriera de la persona que había dejado encargada que, por favor, me los hiciera llegar.

Entiende que no se los hizo llegar por una razón muy simple, porque el mismo Avila señala que: “sugerí que el propio Ministerio se dirigiera al Consejo de Defensa del Estado para dar mayor fuerza al asunto.”

No sabe si hubo alguna confusión, pero él señaló que se había procedido con el ministro por una cuestión de mero trámite. Incluso, hace referencia a la situación con que se operaban estas materias en la superintendencia, cuando yo había sido superintendente, pero él mismo señaló que me había planteado la necesidad de que se hiciera un sumario. Tal como han visto, el sumario lo ordené a la semana de haberse recibido la denuncia.

Posteriormente, él tuvo una entrevista con la presidenta del Consejo de Defensa del Estado, señora Clara Szczaranski, a quien le expuso con lujo de detalles el caso, y le anticipó la pronta remisión de los sustentos correspondientes por parte del ministro Guzmán.

El señor Ávila se refería a los documentos que le había entregado, fotocopia de los cuales también le entregó directamente a la presidenta del Consejo de Defensa del Estado.

Añadió que cree que el senador Ávila comete un error cuando dice: “Esta valiosa documentación fue enviada nada más que a la FACH, porque el Ministerio de Defensa opera como la superintendencia de Bancos, recibe y remite, nada más.”

Incurrió en un error, porque tal como ustedes lo han visto, lo primero que hizo fue enviar el sumario al Consejo de Defensa del Estado, siendo el único a quien se lo envió. Era obvio que el Ministerio de Defensa no tenía dentro sus facultades el carácter jurisdiccional, como para seguir esta materia. A quien correspondía hacerlo era al Consejo de Defensa del Estado, porque estaban eventualmente comprometidos los intereses del Estado, desde el punto de vista económico, por la denuncia que existía.

Los documentos respectivos -es una indagación que ha realizado recién ahora en el Ministerio, para recordar- fueron llevados a una bóveda que hay en el Ministerio de Defensa; quedaron en embargo y de forma reservada. Comunicó esto a la presidenta del Consejo de Defensa del Estado. Tiene entendido -espero no equivocarse- que no transcurrió más de un mes y ella pidió acceso a esa documentación y se dirigió al Ministerio. Cree que fue un abogado al que otorgaron el acceso a esa documentación. De ahí no supo más del asunto, no recibió información adicional ni petición del Consejo de Defensa del Estado, de ninguna índole, relacionada con el sumario que él le había mandado a la Fuerza Aérea.

Consultado acerca de su impresión respecto del sumario llevado a cabo por la Fach, señaló que el objetivo del sumario era comprometer de alguna manera a la Comandancia en Jefe de la FACH y a las personas que estaban a cargo de esa investigación sumaria en cuanto a que los antecedentes que recogiera fueran adecuados y suficientes, porque independiente de su resultado él tenía la obligación de traspasarlo al Consejo de Defensa del Estado.

Ni el ministro de Defensa ni otra instancia dentro de la Secretaría de Estado que él encabezaba pueden agregar o enjuiciar lo que se establece en un sumario, de manera que al día siguiente de haberlo recibido fue entregado al Consejo de Defensa del Estado.

Posteriormente, verificó que los documentos entregados por el senador señor Ávila en su tiempo, como los agregados en el sumario, habían quedado en una bóveda del Ministerio de Defensa a disposición del Consejo de Defensa del Estado. La presidenta de ese organismo en esa época, señora Clara Szczeranski, envió a un abogado a hacer la revisión de dichos antecedentes.

Consultado acerca de su impresión respecto de las conclusiones del mencionado sumario, manifestó que, francamente, en ese momento no consideró que hubiere algunos elementos efectivamente relevantes del sumario distintos de aquellos que correspondían a las publicaciones de prensa que había respecto de algunas hipótesis. Lo reiteró: en ese momento: no había documentación ni elementos suficientes como para poder sacar conclusiones de ninguna especie respecto de lo ocurrido.

Con posterioridad, al inicio del funcionamiento del Consejo y pasados los antecedentes a la justicia, se produjeron avances respecto de los cuales ha tenido conocimiento de la misma manera que los diputados de la Comisión.

Interrogado de por qué razón ninguno de los medios chilenos, entendiéndose la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa, captaron ni advirtieron la situación que afectaba a Sabca en Bélgica, siendo que se estaban haciendo negocios con esa empresa, manifestó que habían dos cosas que en esa época le parecieron ciertas.

En primer lugar, tal como lo declaró el fiscal de Bélgica, no había efectivamente publicaciones de ninguna especie. Después, el encargado en Lieja, del tribunal que tenía en su competencia tratar el tema, a propósito de lo que se había producido en ese país, declaró en forma concreta y objetiva que no había ningún tipo de acción judicial que estuviera pendiente y en conocimiento del tribunal.

Él no habló con el embajador Cubillos, sino que él le envió la información por escrito, que ya reprodujo y que fue muy somera. No tuvo más información al respecto.

Incluso le expresó en el oficio, que se lo reprodujo parcialmente en esa parte al senador señor Ávila, que no había habido ningún tipo de publicación en Bélgica en ese momento semejante a lo que se le había proporcionado, sobre lo cual recaían las consultas que el embajador Cubillos había formulado.

En ese tiempo, al parecer en Bélgica no hubo ningún tipo de resonancia respecto de este tema.

Finalmente, quiere señalar que considero que eso se desató básicamente por el suicidio del general Lefebvre. A raíz de esa situación se destapó el asunto, luego de la contundencia de los documentos allanados.

## 2.- Caso Leopard.

a) Jefe del Estado Mayor General del Ejército, General de División señor Juan Miguel Fuente-Alba y el Director de Fábricas y Maestranzas del Ejército, General de Brigada señor Antonio Cordero (Sesión 14ª, 20/08/2009).

Señaló que el temario seleccionado para colocar el máximo de antecedentes en poder de la Comisión es el que se señala en el siguiente gráfico:

- Marco referencial del proceso de adquisiciones. Se ha querido rescatar las normas a través de las cuales hoy se rigen los procesos de adquisición, haciendo un símil con lo que pasó en aquella oportunidad; los fundamentos del por qué se selecciona la plataforma Leopard 1V, los detalles contractuales que existieron a la fecha, tanto de Famae con RDM como del Ejército con Famae y las razones por las cuales actúa Famae en esta operación. Y, por último, algunas conclusiones de carácter estratégico-táctico-operativo que tienen que ver precisamente con este tipo de material.

Como señalaba en el índice, el marco referencial es el manual de normas y procedimientos para la presentación y evaluación de proyectos de inversiones en Defensa. En el gráfico se señalan cada unas de las etapas que deben ir siguiéndose en esta actividad.

En primer lugar, la fase idea y evaluación. Posteriormente, la fase de licitación y adjudicación. A continuación, la materialización de la inversión, la operación y mantención del rubro adquirido y la baja, retiro, desmilitarización, destrucción o venta de este tipo de material. Éste es el ciclo completo que se sigue en adquisiciones de sistemas de armas o material de Defensa.

El período que se analizará, en consecuencia, va exclusivamente hasta la operación y mantención del material que corresponde a la cuarta fase, porque el material Leopard 1V aún está en operación en el Ejército, y está previsto que continúe en operación por bastantes años más.

¿Cómo surge la idea y por qué se produce la evaluación de comprar una nueva plataforma blindada, con sistemas de armas, para la fuerza terrestre del Ejército?

Fundamentalmente, por lo que se señala en la transparencia, que es el término de la vida útil de los tanques que poseía en ese minuto el Ejército, que básicamente eran de la Segunda Guerra Mundial y de la Guerra de Corea, como es el caso de los M 51 y los M 24.

Prácticamente, desde comienzos de 1995 el Ejército ya comienza a estudiar el reemplazo de sus plataformas blindadas por la obsolescencia que tenía el material.

Francamente, había un desbalance operativo conforme a las circunstancias atentatorias, contra el equilibrio, por decirlo de otra manera, de acuerdo a las hipótesis que se manejaban en ese momento. Por lo tanto, es preciso reemplazar 170 tanques que se encontraban con su ciclo de vida cumplido.

El Ejército disponía de tanques muy antiguos que habían sido repotenciados tanto en Israel como por Famae, pero que ya no tenían repuestos; se encontraban tecnológicamente muy atrasados y corresponderían prácticamente a la primera mitad del Siglo XX. Esa tecnología era el material de las plataformas blindadas.

Entre los años 1996 y 1997 se desarrollan los procesos de análisis de las distintas ofertas que existían respecto de material blindado. Recordando la situación de venta de armamento a nivel mundial, eran años caros.

Entonces, se analizaron ofertas de países que tenían plataformas disponibles y se empezaron a desarrollar las inspecciones y análisis técnicos de cada uno de estos materiales blindados. Países como Bélgica, Italia,

Francia, Holanda, Alemania y Ucrania habían ofertado material blindado, que se procede a evaluar.

¿Por qué se llega a la decisión de adquirir la plataforma Leopard 1 como reemplazo del material blindado que teníamos antes?

La opción belga, si bien era la económicamente más conveniente para el efecto de reemplazar estas plataformas, lamentablemente por los procesos de análisis, por los procesos de estudio, por las definiciones técnicas de su minuto, Brasil adelantó su compra de material Leopard 1 y capturó, por decirlo de alguna manera, la compra del tanque que ofrecía Bélgica, tanque que por lo demás hoy es el de operación del ejército del Brasil.

La alternativa holandesa, en consecuencia, presentó la mejor performance o característica técnica-operacional para adquirir en aquella época.

Al comienzo de la década del 80, el sistema de control de fuego del tanque Leopard 1 fue mejorado, se estableció un sistema computarizado para el tiro diurno, un lente de puntería nocturno y también un intensificador de luz que servía tanto al disparo como a la operación del tanque en horas de oscuridad.

Estas mejoras en el tanque Leopard 1, por parte del ejército holandés, es lo que le da la característica definida como Leopard 1V, que no tenían los Leopard 1.

Los tanques se encontraban en una fórmula de características que exige la OTAN denominada *long time storage*, que significa mantener el equipamiento almacenado, pero en condiciones de operatividad rápida.

La información técnica con que contábamos estimaba que este material, de acuerdo a los antecedentes del ejército holandés, podía mantenerse en operación hasta el 2012. Por lo tanto, la empresa RDM, que compró los tanques al ejército holandés, tenía una propuesta económica y, por otra parte, existía una propuesta técnica y clara para incorporar estas plataformas blindadas al Ejército de Chile.

Como antecedente complementario analizó tres elementos que tienen que ver con la comparación global de una plataforma blindada para establecer elementos de juicio básicos para resolver el motivo de su compra: la potencia de fuego, la movilidad y protección del material blindado.

En relación con la potencia de fuego, en el gráfico se anuncian cinco elementos vitales: armamento, munición, control de fuego, alcance efectivo y tiro en movimiento. La comparación que se coloca en el gráfico corresponde al M 51, que era el tanque que perdía su vida útil, y el tanque Leopard 1V.



Respecto del armamento, en ambos casos se trata de un cañón de 105 milímetros. Si bien ambos eran del mismo calibre, el cañón del tanque M 51 no tenía la característica de diseño capaz de disparar munición de alta presión, condición que sí cumplía el tanque Leopard 1V.

Respecto de la munición, el Leopard 1V aumentaba la capacidad de transporte y municiones en 5 proyectiles y, al mismo tiempo, podía disparar cualquier tipo de munición, ya sea flecha, multipropósito, etcétera.

En cuanto al control de fuego, el M 51 contaba con sistema óptico láser y el Leopard 1V con un sistema computarizado de tiro diurno y con intensificador de luz para tiro nocturno; elementos que tampoco tenía el M 51.

El alcance efectivo aumenta notablemente en 1.200 metros, con un total de 2.000 metros, además puede disparar en movimiento, no así el M 51, situación que es muy importante en el campo de batalla moderno.

En cuanto a su movilidad, hay un aumento significativo llegando prácticamente a 600 kilómetros, es decir, hablamos de un 66 por ciento más de autonomía en cuanto a distancia por recorrer. Esto se logra no obstante el mayor peso de la plataforma, mediante una mayor capacidad de combustible que le permite, en campo traviesa, lograr 15 kilómetros por hora más de velocidad de batalla.

El Leopard 1V tiene un peso un poco mayor que el tanque M 51, pero con un motor mucho más potente. En ambos casos los motores son turboalimentados.

En el caso de la protección, el blindaje aumenta en 2,7 centímetros, lo que redundará en un mayor peso.

En el caso de los lanzadores de fumígenos, cuyo propósito fundamental es ocultar el tanque para no ser objeto de disparos de armas antiblindaje, el Leopard 1V cuenta con un sistema instantáneo, lo cual no tenía el tanque M 51. También cuenta con un sistema de protección antiaérea bastante más eficiente, con 900 tiros por minuto, notoriamente superior al del M 51. Cabe destacar en este caso que el arma aérea, es decir aquellas plataformas que descargan armamento aire-tierra, es la mayor amenaza de las plataformas blindadas terrestres, por lo tanto, este es un sistema de protección antiaéreo bastante eficiente.

El sistema de guerra química lo incluye el Leopard 1V, no así el M 51.

En la fase Idea y Evaluación de esta iniciativa se inscriben las reuniones que son desarrolladas por el Comité de Adquisiciones Permanente del Ejército, hoy denominado Comité Permanente de Adquisiciones del Ejército. Este es el comité que se reúne para tomar la decisión respecto de la adquisición del tanque Leopard 1V.

Tal como se señala en la gráfica, el acta del Comité de Adquisiciones Permanente del Ejército, de 17 de octubre de 1997, señala que el vicecomandante en jefe del Ejército informa a este comité que tenía que proponer al comandante en jefe una decisión respecto de la autorización del ministerio de Defensa para incursionar en la compra del Leopard 1V a Holanda. Se convoca al comité; se coloca en antecedentes de su visita a Holanda; se verifica en terreno el estado en que se encontraban los tanques y, terminada esta etapa, el comité resuelve por unanimidad la adquisición de los 200 Leopard y sus sistemas asociados ofrecidos por la empresa holandesa RDM Technology; gestión que se realizaría a través de Famae por un monto total de 63.052.133 dólares.

¿Por qué se realiza la compra a través de Famae? ¿Por qué el Ejército no toma la decisión de efectuar directamente la compra a RDM y suscribe como contratista principal para este proyecto, a la Fábrica y Maestranzas del Ejército?

Para dar respuesta es necesario que exponga el actual director de Famae General Antonio Cordero.

El General Cordero expresó que tal como lo ha planteado el general Fuente-Alba, los fundamentos que tuvo el Ejército, y que se logran reconstruir a partir de toda la documentación que existe de este proyecto, fueron los siguientes:

En primer lugar, emplear a Famae como plataforma financiera para darle sustento económico a este proyecto, dado que en ese momento el Estado no tenía el dinero, el flujo efectivo, para hacer esta importante inversión. En ese sentido, esta compra fue financiada con pagarés de la Tesorería General de la República, durante ocho años, con dos años de gracia; sin embargo, la oferta holandesa exigía un 20 por ciento de pago al contado, y el pago total en el transcurso de 36 meses, en la medida en que se fueran entregando los tanques.

Por lo tanto, por ser una empresa autónoma del Estado, con facultades propias y capacidad financiera, Famae podía financiar o refinanciar esta operación en forma mucho más rápida, usando el mercado financiero local o internacional.

En segundo lugar, había un compromiso contractual de Famae que excedía lo que ofrecía la empresa holandesa. Esto tenía que ver con la asistencia técnica y con la capacitación de todas las tripulaciones. Como ustedes vieron, aquí hay un salto tecnológico que demandaba un proceso complejo de capacitación de mecánicos y tripulaciones, lo que llevó a que fuera Famae el contratista principal quien realiza la logística y la gestión de esta capacitación en Holanda.

Era necesario el desarrollo de plataforma tecnológica no disponible en el Ejército, y su posterior transferencia. En vinculación al salto tecnológico, el Ejército no tenía las capacidades ni la experticia necesaria para recibir y operar este complejo sistema de armas. Por tanto y en ese sentido, Famae, por tener capacidad de ingeniería importante, acomete este desafío de

capturar y obtener la tecnología y el conocimiento para posteriormente, a través de la operación de ese sistema, transferirla al Ejército de Chile.

Eso tiene que ver con todo el proceso de control de calidad, de recepción, de definición de los parámetros de entrega y todas las mejoras que se hicieron a los tanques, porque fueron sometidos a mantenimiento previo a su entrega.

La adquisición era bajo el concepto de ex fábrica, o sea, los tanques fueron entregados en la puerta de la empresa que le hizo mantenimiento –lo podemos llamar así-. Eso significaba una no menor operación logística para transportarlos en forma terrestre por Holanda, llevarlos a un puerto, embarcarlos a Chile, desembarcarlos acá y luego a los lugares donde finalmente fueron desplegados. Todo lo hizo Famae; en Holanda contrató la empresa naviera y las empresas terrestres que lo hacen en Chile; entregó los tanques en las guarniciones donde van a ser desplegados. Fue una operación importante de logística que se hizo para obtener estos resultados.

Por otro lado, también fue contraparte técnica con la empresa. La compra se hizo a la empresa RDM y el Ejército estimó que de tener como contraparte a otra empresa hacía mucho más fluido y seguro –minimizado los riesgos- la operación; efectivamente, para recibir y estar seguros de que lo que recibíamos era lo que habíamos comprado.

Creo que esos son los fundamentos de por qué el Ejército usa a Famae como contratista principal para el desarrollo de este proyecto.

El General Fuente-Alba agregó que, todavía dentro de la fase idea y evaluación del proyecto, está inscrito el acuerdo del Consejo Superior de Fábrica y Maestranza del Ejército, convocado el 22 de octubre de 1997, que autoriza al director de Famae firmar contratos con el Ejército de Chile y, a su vez, con la empresa RDM Technology. Como dato informativo, cabe señalar que el directorio de Fábrica y Maestranza del Ejército está compuesto por el director de Famae, el director de Logística, el subsecretario de Guerra, el director de Operaciones, el jefe de material de guerra en la época, el director de Racionalización y Desarrollo del Ejército, organización de aquella época, que hoy no es la misma, y el Comando de Industrias Militares e Ingeniería. Esta es la composición del directorio que en sesión autorizan al director de Famae para lo que señalaba recientemente.

Se autoriza la celebración de los contratos entre el Fisco, Ejército y Famae, como asimismo el contrato del director de Famae con la empresa respectiva. El monto de transferencia es de 63 millones 52 mil 133 dólares. Si usamos la moneda de la época, estamos hablando de 106 millones de florines y fracción, como lo indica la transparencia, equivalente a 54 millones 574 mil dólares al cambio de octubre de 1997.

En consecuencia, viene la siguiente fase correspondiente a licitación y adjudicación, donde se convoca nuevamente al comité respectivo y se cursan los documentos que autorizan al comandante en jefe del Ejército para la

inversión en la adquisición de 200 tanques Leopard 1V, con los equipos complementarios al efecto.

A través del decreto supremo reservado N° 55, de 19 de noviembre de 1997, del Ministerio de Defensa, se autoriza al comandante en jefe del Ejército para efectuar la inversión de 63 millones y fracción de dólares, con pagos diferidos, excluidos los intereses para la adquisición de 200 tanques Leopard 1V a la Fábrica y Maestranza del Ejército que serán financiados con cargo a los recursos de la cuenta reservada N° 9151, correspondiente a la ley Reservada del Cobre N° 13.196. El decreto está firmado por el subsecretario de Guerra de la época, don Mario Fernández; el ministro de Defensa de la época y actual ministro del Interior, don Edmundo Pérez Yoma, y el ministro de Hacienda, don Eduardo Aninat.

Las cantidades que se autorizan son las que se señalan en el gráfico con excepción de los intereses y pagaré que están exclusivamente expresados en el costo financiero autorizado a pagar por esta operación integral, que calculado alcanza la cantidad de 14 millones 170 mil 734 dólares.

La materialización de la inversión, es decir la ejecución del contrato Fisco-Ejército con Famae, se celebra el 6 de febrero de 1998.

Respecto del contrato entre Famae y RDM Technology, quiero pedir que el director de Famae señale cuáles son las necesidades que tenía este material.

El General Cordero señaló ¿qué compra Famae a RDM? Es un extenso contrato, donde está la documentación que sustenta esta presentación. Desde luego, Famae compra a RDM los 200 tanques y un mantenimiento denominado IRAN, Inspection and Organics Necessan. ¿Eso qué significaba? Tomar todos los subconjuntos del tanque, someterlos a pruebas en bancos de pruebas especializados, reparar lo que fuera necesario, rearmar el sistema completo, someterlo a pruebas de calificación y de calidad y entregarlo. Este material había sido usado en el ejército holandés y guardado en un sistema de guarda, pero era material usado. El tiempo de guarda, pese a que las condiciones se mantienen ambientalmente controladas, deteriora sellos, circuitos electrónicos, retenes y una serie de sistemas que, por la inmovilidad a que están sometidos, requieren ser inspeccionados.

También se compra repuestos, herramientas, asistencia técnica -equipos asociados al tanque-, sistemas de simulación, de telecomunicaciones, armamento secundario y toda la optrónica necesaria para la conducción y operación de estudio.

El costo del contrato era de 106 millones de florines y al cambio previsto en el decreto eran 54 millones, pero finalmente resultan ser 52 millones de dólares. En ese momento, estaba en curso la crisis asiática, pero la convergencia de las monedas europeas a euro llevó a que el dólar se fortaleciera previo a ese proceso, lo cual terminó siendo menos que lo pensado en el proyecto.

La forma de pago que Famae pactó con RDM fue de un 20 por ciento al contado y el saldo contra entrega durante los 36 meses que duró este proceso de mantenimiento de los tanques en Holanda.

Después tenemos el contrato Fisco-Ejército y Famae. ¿Qué le compra el Ejército a Famae? Los 200 tanques, el mantenimiento y el valor agregado, que también está enunciado ahí, le compra la gestión financiera. Es decir, le dice: "Mire, le voy a pagar en ocho años con pagaré de la Tesorería General de la República". Sin duda, como un negocio de este volumen corría un riesgo financiero, y usando el mercado financiero local licita estos pagarés en los bancos. Fueron adjudicados al Banco Santander y con esos dineros procede a la financiación del proyecto. Tenemos la documentación de respaldo de todas estas operaciones financieras.

El General Fuente-Alba, agregó que toda la información a que se refirió el general Cordero, que son aproximadamente más de 1.600 documentos, fue proporcionada, por requerimiento, al ministro instructor de la causa pertinente. El general Cordero tiene las actas para haber entregado al tribunal respectivo todos los documentos en los cuales se encuentra fundada esta operación.

El General Cordero mencionó que le compra asistencia técnica para llevar a cabo este proceso, lo que significó radicar ingenieros en Holanda durante 36 meses, hacer el control y la contraparte técnica y todo lo que significa la puesta en servicio.

También, le compra la capacitación y entrenamiento en Holanda. Es Famae quien contrata la capacitación y el entrenamiento de 36 oficiales y personal de planta, durante ése y otros períodos, en Holanda.

Le compra toda la gestión y control de calidad en la fábrica. Le compra la logística de transporte, pues, como expliqué, los tanques fueron puestos en la fábrica. Le compra una partida adicional de repuestos. Le compra la munición. Le compra la garantía de puesta en servicio en Chile, es decir, no sólo el transporte y que sean dejados en las unidades, sino que ponerlos en servicio y asegurarse de que las tripulaciones, capacitadas también por Famae, tuvieran las condiciones para operar este material. Le compra toda la transferencia tecnológica a la institución. Eso se realiza y objetiviza en la forma de traspaso de los manuales y de la documentación técnica necesaria para sustentar este material en el tiempo.

El contrato tenía un costo de 63.052.173 dólares. La forma de pago fue un 10 por ciento al contado y pago de cuotas semestrales, con dos años de gracia, durante ocho años. Ésa fue la forma de pago.

En la siguiente diapositiva se puede apreciar un estado de resultados, que hemos logrado reconstruir a partir de los estados de resultados de Famae -también han sido entregados al ministro-, en el que se aprecia un resumen de lo que significó para Famae este contrato. El Ejército paga 63.052.173

dólares y Famae paga a RDN la suma de US\$52.706.777. Y contiene las partidas de los grandes ítems que he mostrado.

Esto reporta para Famae una ganancia de US\$2.530.439, que es lo que registra en sus estados financieros de 1999-2000, como resultado operacional de este proyecto.

Ahora bien, mirado en el contexto de la operación, representa un resultado de un 4 por ciento en total, pero Famae corre el riesgo de la operación completa.

Consultado de si la compra se efectúa de gobierno a gobierno, ¿por qué la empresa RDM entra a jugar un rol? ¿Por qué la compra no se actuó directamente con el Ministerio de Defensa y no a través de esa empresa?, el General Fuente-Alba respondió que su impresión es que el Gobierno de Holanda no vendía ese material blindado al Ejército de Chile, la empresa RDM, actúa como propietaria de ese material blindado.

Consultado de si el proceso de compra de los Leopard 2 estaba previsto desde el principio, esto es, que la compra de los Leopard 1 sería una primera etapa y después se pasaría a los Leopard 2, o si fue una sorpresa la calidad en que llegaron algunos Leopard 1, razón por la cual se tomó la decisión de reforzarlos con los Leopard 2, el General Fuente-Alba expresó que en primer lugar, la plataforma de combate conformada por los tanques Leopard 1V contribuyó, en su momento, a dar solución a una demanda estratégica del Ejército cuando se ejecutó la compra.

En segundo lugar, el sistema de armas Leopard 1V significó un tremendo salto tecnológico que enfrentó el Ejército en su momento. En esa oportunidad hubo un aumento sustantivo de la capacidad disuasiva terrestre. Incluso, podría señalar cuál era la proporción en ese momento, pero prefiero obviarlo. Habría sido impracticable para el Estado de Chile, y para el Ejército en consecuencia, avanzar del M51 o de los tanques de la guerra de Corea al Leopard 2 A-4. Era indispensable una adaptación de tecnología en forma paulatina.

Ahora bien, los valores del Leopard 2 A-4 de esa época no eran aquellos con los que el Ejército toma la decisión en 2006 de traer esa plataforma de combate con menor perfil, con mayor capacidad antiblindaje, con sistema de cámara térmica para la captación de objetivos, con una capacidad de combate nocturno distinta, con un cañón diferente, etcétera. Por lo tanto, para solucionar el desequilibrio estratégico que había en ese momento, a causa de tener una tecnología muy atrasada, la compra del Leopard 1V, considerando los recursos del Estado de Chile, fue una compra eficiente a nuestro juicio, colocado en las circunstancias económicas del mundo en ese momento.

El modelo utilizado permitió a Famae adquirir experiencia y desarrollar las tecnologías, las cuales nos permiten avanzar cuatro años respecto de la vida útil calculada por los holandeses para ese material blindado. La participación de Famae contribuyó muy positivamente al éxito del proyecto. El hecho de haberse constituido como plataforma financiera fue de gran ayuda,

puesto que en esa época era prácticamente imposible que el Ejército pudiere negociar de la forma como lo hizo Famae, teniendo los plazos de RDM, para efectos de cancelar la totalidad de dicho material, cuyo pago era a 36 meses. Sin embargo, los pagarés entregados por la Tesorería General de la República y que correspondían al Estado de Chile tenían un plazo de 8 años, con 2 años de gracia, o sea, un total de 10 años. Famae pudo realizar esa gestión financiera, pero que no habría realizado el Ejército.

Ahora bien, el proceso se manejó a través de vías estrictamente institucionales y con pleno conocimiento de la autoridad política. Las decisiones que se iban adoptando paulatinamente, por ejemplo, cuando se abandona definitivamente la opción de Bélgica por la compra de Brasil, fueron debidamente informadas a las autoridades de Defensa en su oportunidad. Lo mismo respecto de las conclusiones a que iba llegando el Comité de Adquisiciones Permanentes del Ejército, por ejemplo, en términos de cómo se abandona, por razones de precio, el tanque francés AMX30 V2, que era una oferta que se escapaba absolutamente de las posibilidades económicas del Estado de Chile en la época. Es decir, estamos hablando de un tanque cuyo valor era de 380 y tantos mil dólares, con costo financiero incluido, versus el de 600 y tantos mil dólares.

Desde el punto de vista costo-beneficio, definitivamente esto significó alcanzar una capacidad táctica operativa, con un costo razonable y en el momento en que la precisábamos.

Consultado de ¿por qué en ese momento no se usaron los fondos de la Ley Reservada del Cobre para comprar, sin tener que usar un sistema de pagarés a 36 meses y por qué esa compra significa una ganancia para Famae?, el General Fuente-Alba manifestó que en esa época, el Ejército estaba empeñado –porque así había definido su línea estratégica de solución de compromisos- en pagar el total de la deuda suscrita, producto de la crisis de fines de la década del 70, lo que implicó un fuerte endeudamiento de la cuenta de la Ley Reservada del Cobre.

La primera prioridad, señalada por los comandantes en jefe de la época, me refiero específicamente al general Ricardo Izurieta, fue dar solución a la deuda que arrastraba y debía el Ejército, para la solución de los problemas de adquisiciones que se suscribieron a mediados de la década de 1970 hasta 1979. Es fundamental decir que la disponibilidad de los recursos de la Ley Reservada del Cobre no era disponibilidad inmediata, sino disponibilidad diferida en el tiempo.

Por su parte, el General Cordero, expresó que respecto de la segunda pregunta, cabe señalar que Famae, en su estatus legal, es una empresa autónoma del Estado que debe ser viable y sustentable financieramente, como toda empresa. Por lo tanto, esa ganancia o ese resultado operacional, que no necesariamente es resultado de última línea, se produce como resultante de la operación en la cual participó. Fundamentalmente, el buen resultado se explica por dos razones: una, hubo un buen manejo financiero de los pagarés al licitarlos y al hacer las colocaciones de dinero en florines

holandeses inmediatamente, lo cual contribuyó a que el resultado financiero fuera bueno y, otra, se realizó una buena gestión en relación con el transporte y la logística, pues se había previsto que iba a costar alrededor de 2 millones 900 mil dólares, pero terminó costando 2 millones 200 mil dólares. Hubo una buena gestión en la licitación del transporte y en toda la logística asociada.

Además, todas las utilidades que reporta Famae, y así lo tiene definido por ley, están al servicio o a disposición para abaratar los productos que hace al Ejército o para ser usados en proyectos en beneficio del Ejército. O sea, el dinero, finalmente, se redistribuye, lo que impacta positivamente a los productos en cuanto a precios o en otra forma al Ejército.

Consultado acerca de ¿cómo se pueden anticipar o evitar casos de pagos de comisiones ilegales?, el General Fuente-Alba respondió que, en primer lugar, se ha pretendido, de acuerdo con el requerimiento que planteó la Comisión Investigadora, es señalar cómo fue el proceso institucional del Ejército y demostrar que en este caso las etapas se desarrollaron correctamente. Si bien, el ciclo respectivo concluyó en febrero de 1998, su estudio y análisis comenzó en 1994.

Los costos de las actividades solicitadas y de las gestiones realizadas demuestran que hasta esa línea se procedió de acuerdo con lo que compete a la institución, es decir, sobre la base del resguardo, la verificación y la actuación en conformidad con los procesos establecidos.

La estimación de los resultados financieros de esta operación por parte de Famae, del orden de 4 por ciento, es correcta. Por lo tanto, de la línea hacia acá estamos en un proceso regular que se ha desarrollado correctamente, de manera que de donde se pudiera advertir alguna cosa –y no me correspondería pronunciarme sobre el particular- es de la raya hacia allá, es decir, en el área que corresponde a la gestión propia de las empresas proveedoras de sistemas de armas o que negocian sobre estos particulares. Obviamente, determinar en forma exacta las responsabilidades que competen a ciertos actores que están recibiendo de la raya hacia allá –por decirlo de alguna manera- es una materia que institucionalmente no me compete. Si bien no tenemos explicación al respecto, debo señalar que no nos parece correcto, pues no está dentro de nuestro ciclo de procesos, sino más bien a uno que compete a las empresas proveedoras.

Por otro lado, no nos corresponde pronunciarnos sobre la determinación o vinculación de esos recursos con la investigación que llevan los ministros instructores de las causas respectivas que pudieran tener o no que ver con cuentas de un ex comandante en jefe del Ejército, como lo fue el general Pinochet. Reitero, no podemos pronunciarnos sobre el particular, menos aún si las causas están siendo investigadas por los tribunales. Creo que esa definición corresponde al Poder Judicial, donde se encuentran radicadas las investigaciones. Es más, el Ejército ha puesto a disposición del tribunal todos los antecedentes que obran en su poder, así como de Famae, para la constatación de los procesos institucionales que el ministro precise.



Consultado acerca de ¿qué puede haber pasado? ¿Dónde puede haber fallado el sistema? ¿Por qué se incentivó la definición por los tanques Leopard I, por la vía de comisiones ilegales? ¿Por qué eran tan necesarias las comisiones ilegales si la decisión técnica era tan clara y nítida?, el General Cordero respondió que ello se encuentra en el ámbito de la justicia y respecto de lo cual no tiene respuesta.

Lo que sí puede señalar es que el Ejército es quien toma la decisión técnica, pero la somete a consideración del nivel político, que es el autorizado para hacer esta adquisición. Finalmente, el Ejército, cuando define la forma en que esa inversión se va a operativizar, recurre y solicita a Famae para que haga de contratista principal frente a la empresa holandesa que iba a proveer los tanques, con el mantenimiento, la capacitación y todas las cosas que se han explicado anteriormente.

Si bien no tiene respuesta a la pregunta concreta formulada, puede señalar que la decisión se gestó durante bastante tiempo en todas las evaluaciones técnicas que se hicieron y que finalmente el Ejército, como Institución, tomó la decisión de recurrir a Famae. Sin embargo, ésta no tiene decisión en esta inversión que pertenece a la Institución.

Interrogado de si ¿hubo alguna especie de contraparte institucional que participara en la revisión, fuera de los técnicos de Famae?, mencionó que desde luego, el Ejército estaba permanentemente informado, lo cual consta en toda la documentación que el general Fuente-Alba señaló que había sido enviada al ministro: 1.649 carpetas con muchísimos folios. En resumen, está toda la documentación: comunicaciones oficiales, datos, informes técnicos, memorias contables, financieras y de gestión tecnológica. De esa información fluye que hubo permanentemente un proceso técnico muy serio, que resguardó la inversión que hizo el Ejército, la cual, por el nivel operativo en que se encontraba, fue una muy buena decisión.

Consultada su impresión y la del Ejército acerca de que se quiera utilizar esta situación para ir más allá en materia del financiamiento de la compra de armas para el Ejército, el General Fuente-Alba, señaló que la fuente de financiamiento recurrida para los efectos de dar los saltos tecnológicos en armamento que permita mantener la capacidad operativa de la institución no tiene que ver con las posibles comisiones, coimas o como se les quiera llamar, de las cuales se valen las empresas para estos efectos.

Por otra parte, consideran tremendamente lamentable la eventualidad de que haya oficiales que puedan haberse visto envueltos en una situación como ésta. En todo caso, esa responsabilidad corresponde dirimirla a los tribunales.

Cuando se revisaron los procesos institucionales seguidos, dada la situación que se ha producido, se dieron cuenta de que se siguió el curso regular. De allí que sea legítima la duda en cuanto a cómo nos cautelamos para que esto no vuelva ocurrir, dado que ocurrió, no obstante que todo fue regular. Eso también forma parte de nuestra preocupación.

Como señaló el director de Famae, las personas aludidas por la prensa, quienes, en consecuencia, están encausadas o formalizadas en la investigación que lleva el Ministerio Público, no eran parte de la decisión de compra para ese tipo de material. Le correspondía al Ejército decidir si adquiriría el AMX-30, el Leopard 2 o no sé cuál otro tanque que vendía Alemania, pero que estaba fuera de nuestro alcance. Ellos no estaban en esa decisión.

Las comisiones técnicas de aquel entonces evaluaron desde ese punto de vista lo que era más eficiente para el Ejército y el Estado de Chile, que buscaban adquirir material para mantener la capacidad operativa.

De allí que consideran una situación tremendamente lamentable lo que se ha conocido a través de la prensa.

En cuanto a cuál puede ser la situación, lo que puede suceder es que una empresa haga uso de este tipo de fórmulas de comisiones cuando sus precios están muy por sobre los del mercado, razón por la cual, a lo mejor, se debe conocer más profundamente el mercado para conseguir que los precios se ajusten absolutamente al costo más una utilidad razonable, sin que quede margen para el pago de comisiones.

Consultado acerca de ¿cuál era, exactamente la situación de los ex oficiales procesados, dentro de la estructura del Ejército de la época?, el General Fuente-Alba manifestó que en la actualidad las decisiones sobre adquisiciones no son unipersonales. Ellas se van tomando en estamentos colegiados; son decisiones colegiadas.

El comandante en jefe del Ejército es, en definitiva, es un receptor de una proposición que podrá aceptar, rechazar o solicitar más estudios, pero el tipo de material que se adquiere lo define un ente colegiado.

Ello, lo menciona con mucha propiedad, porque actualmente es el presidente del Comité Permanente de Adquisiciones del Ejército, donde desde un monto determinado hacia arriba se analizan todas las adquisiciones. Es un ente colegiado, con derecho a voz y voto, al cual concurren todos los integrantes de los proyectos respectivos para tomar decisiones en materia de adquisiciones.

El comandante en jefe del Ejército es quien recibe la propuesta del Comité. Él la autoriza, la rechaza o solicita más información.

En segundo lugar, las instancias técnicas de definición del tipo de material, plataforma o sistema de armas a evaluar para incorporar a la fuerza; se refiere específicamente en este caso al Leopard 1V; corresponden a una decisión que se toma al interior del Ejército, no de Famae, como también lo planteó su director.

Los oficiales aludidos formaban parte de la estructura comercial de Famae, no del Ejército. O sea, eran oficiales pertenecientes al

escalafón del Ejército, pero formaban parte de la estructura comercial de la empresa.

Consultado de si era Famae quien realizaba la propuesta señaló que la Dirección de Racionalización y Desarrollo del Ejército, la Dirección de Operaciones del Ejército y la Dirección de Inteligencia del Ejército, en lo que compete, son los entes que intervienen en el Estado Mayor General del Ejército en la definición del tipo de material a comprar.

La gestión comercial se hace a través de Famae.

Consultado de si en la época en que se adquirieron los Leopard, ¿formaban parte del CPAE los dos oficiales procesados?, el General Fuente-Alba, manifestó que ambos oficiales correspondían a la estructura comercial de Fábricas y Maestranzas del Ejército, que tiene su propia ley.

Las decisiones sobre las adquisiciones que hace ahora el Ejército -también en aquella época, pero con una formulación algo diferente-corresponden al Comité de Adquisiciones Permanentes del Ejército, el cual tiene su propia composición.

b) Ex Vice Comandante en Jefe del Ejército, General Guillermo Garín (Sesión 15ª, 3/09/2009).

Expresó que, en primer lugar, deja establecida la imperiosa necesidad que tenía el Ejército de Chile, y el propio país, de comprar y renovar el material que mantenía en uso la institución durante muchos años. Era algo absolutamente indispensable.

En segundo término, enfatizar la necesidad que había de comprar el mejor material a que se pudiera acceder, de acuerdo con los recursos económicos con que se contaba en esa época, y que se encontrara disponible en el mercado y que los países estuvieran dispuestos a venderlos.

Asimismo, deja lo más establecido posible el procedimiento transparente, serio y responsable que se utilizó para materializar esta operación, el cual demoró casi tres años en poder concretarse. No fue algo fácil; por el contrario, se trató de un proceso muy complejo, no como ha transcendido públicamente.

La verdad es que hay mucho detrás de toda esa operación que no se conoce públicamente, por razones obvias.

Del mismo modo, quiere explicar por qué se utilizó a Famae en la operación, que es también uno de los puntos que se han comentado públicamente, y que algunos han presentado como una actitud sospechosa.

Algo que olvidó mencionar es que el material que compraron fue el más adecuado que había en ese momento. Era absolutamente apto para las finalidades que se pretendían satisfacer. No se compró, como se ha

dicho a veces en forma bastante desacertada, “chatarra”, sino que se buscó material de buena calidad.

El mismo comandante en Jefe del Ejército manifestó - entiende que también lo hizo ante esta Comisión- que tienen prevista la utilización de los tanques hasta el año 2016. Y ello perfectamente se puede prolongar. Ustedes comprenderán que éstas son plataformas que pueden ir modernizándose. Se les puede cambiar de todo, lo importante es que mantengan el blindaje, la rodadura y el *power pack*, que es el motor y la caja de cambios.

Añadió que varias veces ha declarado sobre esta materia, relacionada con el proceso del caso Riggs; también declaró ante la Policía de Investigaciones, donde le interrogaron respecto de esta situación con el fin de intentar aclarar algunos aspectos.

El ministro de fuero le pidió que se refiriera un poco a su carrera militar. Ahora también lo hace, de la manera más reducida posible, pero relacionada con aquellos puntos en que tuvo vínculos con el material blindado del Ejército que ocupa a esta Comisión.

Piensa que el ministro de fuero le interrogó respecto de mi carrera militar para tratar de determinar si tenía idoneidad para hablar sobre la materia. Por eso lo hace nuevamente.

Estuvo 44 años en el Ejército. Egresó de la Escuela Militar, como oficial de Caballería, en 1958, después de cinco años de estudio. En esa época, la Caballería incluía todo el material blindado y las unidades blindadas. Por lo demás, no era gran cosa el material de que se disponía.

Durante dos años recibió instrucción básica sobre blindados en la Escuela Militar. Posteriormente, después de tres años en la Academia de Guerra, se recibió como oficial de Estado Mayor.

Luego de cursar un año adicional, se convirtió en profesor militar de Táctica y Operaciones, una especialidad vinculada con el manejo del material, la tropa, etcétera.

Dicha especialidad lo faculta a uno para desempeñarse como profesor de Academia; y en los Estados Mayores, como oficial de operaciones.

Durante 1975 y 1976 hizo dos cursos de índole militar en España: uno de conducción de grandes unidades y, otro, sobre logística de las grandes unidades.

En esa época, en España se estudiaba la doctrina OTAN. Las unidades que manejaban, tanto en gabinete como en terreno, eran blindadas, fundamentalmente fuertes y tanques.

Por supuesto, participó en numerosos ejercicios en terreno, incluido uno con la famosa división acorazada de Brunete, que tenía tanques M-47 y M-60, de origen estadounidense, y AMX-30, de origen francés, que son equivalentes a los tanques Leopard 1.

En 1977, al regresar a Chile, fue destinado a la Academia de Guerra como profesor de tácticas y operaciones, y operaciones conjuntas. Allí permanecí hasta 1979.

Como todos recordarán, en 1978 se produjo el conflicto limítrofe con Argentina y se vivieron situaciones de tensión con otros países vecinos. En esos años, fue jefe de departamento.

Debe recordar que en el Ejército, en general, y en la Academia de Guerra, en particular, donde hay inquietudes intelectuales relacionadas con la profesión militar, había una gran preocupación por la situación limítrofe, puesto que a la tensión que se vivía con nuestro vecino del Este se unía el hecho de que en 1979 se conmemoraba el centenario del inicio de la Guerra del Pacífico, lo que complicaba el tema estratégico en forma notable.

La preocupación que generaba fundamentalmente Argentina también se trasladaba a nuestros vecinos del Norte. La situación con Perú tenía una carga ideológica y emocional muy grande, a la que había que agregar el hecho de que mantenían materiales de guerra en cantidades preocupantes para nuestro país y asesores soviéticos de alto nivel.

Su puesto de combate en esa crisis era el de jefe del Departamento de Operaciones Conjuntas del Teatro de Operaciones Norte Conjunto, que cubría la Primera y Segunda regiones.

Al Departamento III del Estado Mayor le correspondía, de acuerdo a la misión que se tenía, apreciar la situación, deducir los cursos de acción y, una vez resueltos, elaborar los planes o maniobras y supervisar su ejecución. También se preocupaba de la instrucción y el entrenamiento de las unidades.

Un problema grave que se vivía en el Ejército era la poca capacidad blindada que se tenía en comparación a nuestros potenciales adversarios. Había una desproporción increíble, pues Chile disponía de unos pocos tanques que, además, eran muy antiguos. De hecho, lo más moderno eran cincuenta tanques M-41, de origen estadounidense, que se habían utilizado en la guerra de Corea. Se trataba de tanques livianos, de poco blindaje, con cañones de 76 milímetros, por lo que no eran tanques de batalla como el caso del Leopard 1, que sí lo es.

En ese momento, Perú contaba con más de 300 tanques T-54, T-55 y AMX-13, en tanto que Argentina poseía unos 250 tanques medianos TAM y posiblemente unos 140 cazacarros Kúrassier, es decir, la desproporción era absoluta en cantidad y en calidad del material, lo cual era realmente muy preocupante, desde el punto de vista profesional. La situación era dramática para

los profesionales de las armas de esos años, debido a la vulnerabilidad de nuestra fuerza militar en cantidad y calidad. Sin embargo, eso nunca trascendió a la opinión pública.

En su calidad de jefe de una unidad operativa mayor, que tenía contacto con los tres potenciales adversarios, la situación era gravísima, pero no trascendió a la opinión pública, lo que ahora considera que fue un error. Llegaron a comunicar a las tropas el día D, cuando se iniciaban las operaciones, y la hora H. De hecho, personalmente comunicó a las tropas que el conflicto era inevitable.

Tal vez, debieron haber sensibilizado más a la opinión pública en esos años para hacer más comprensibles los esfuerzos que se hicieron con posterioridad para equipar como correspondía al Ejército.

A cualquier ejército le sucede que sus vulnerabilidades son aprovechadas por el enemigo. Las maniobras se montan en base a las vulnerabilidades propias, que en el caso del Ejército chileno era el no poseer material blindado adecuado. En ese momento, el Ejército, en particular, y Chile, en general, corrió el más grave peligro debido a la escasa cantidad de tanques que poseía.

Todos los profesionales de las armas estaban conscientes de la gran vulnerabilidad que teníamos y del grave peligro de no cumplir la misión político-estratégica del país.

En 1979, se logró la mediación de su Santidad Juan Pablo II con lo que la tensión bajó, pero no desapareció. Sólo en 1984 se firmó el Tratado de Paz y Amistad con Argentina. Mientras se desarrollaba la mediación papal se vivieron momentos muy críticos desde el punto de vista militar.

Recién en diciembre de 1980 se logró equipar al Ejército con 150 tanques M-50 y M-51.

¿A qué tipo de tanque corresponden? Se trata de antiguos tanques M-4, de 1940, a los que se les reacondicionó su torre, se les colocó un cañón de 105 milímetros y un motor Caming petrolero. Esa adquisición proporcionó un cierto equilibrio con nuestros potenciales adversarios, pero sin llegar a superarlos.

En 1981, se reciben 19 tanques nuevos AMX-30, de origen francés, que se destinan al Teatro de Operaciones Austral Conjunto. Desgraciadamente, faltó un escuadrón -que se compró posteriormente- de 10 tanques.

En 1991, ya como inspector general del Ejército, cuya tarea es controlar y fiscalizar todas las actividades del Ejército a lo largo del país, constató cierto progreso en materia de equipamiento, pero nuevamente la debilidad en blindados empezaba a evidenciarse. A raíz de ello, se repotencian los tanques M-41, que eran livianos y de origen estadounidense, que databan de la

guerra de Corea, y los tanques M-51 y M-50 que, en realidad, eran tanques M-4 de la Segunda Guerra Mundial que en Israel fueron repotenciados con una torre nueva y un cañón de 105 milímetros. Eso fue lo único que se pudo comprar en esos años. No se trataba sólo de limitaciones políticas las que hacían difícil acceder a este material, sino que los países productores de material blindado o los que lo poseían se resistían mucho a vendérselos a otros países. Incluso, en el caso de los tanques Leopard, que estaban presentes en los países de la OTAN, había una prohibición de Alemania de vender esos tanques a países extra OTAN.

Se repotencian los viejos tanques, se cambian los motores, pero el chasis, las orugas y la caja de cambio siguen siendo los mismos. Y se nota el deterioro de este material.

La conclusión que sacó en esos años es que hay que reemplazar de todas maneras todo el material. El blindaje ya es dudoso y se gastaba más en su mantención. No hay que seguir insistiendo en esa línea.

En los años 93 y 94 fue comandante en jefe del Primer Cuerpo de Ejército, en la Primera Región. En esta unidad operativa se contaba con la mayor cantidad de tanques del Ejército.

Durante los ejercicios y maniobras aparecían las deficiencias de los tanques M 50 y M 51, que eran los que teníamos de dotación en ese escenario, que debían ser, por lo demás, la fortaleza del cuerpo de Ejército.

Eran frecuentes las fallas en los ejercicios. Perdonen el término, pero daba pena verlos moverse. Eran de una lentitud notable. Tenían un motor de 480 caballos de fuerza, cuando debían tener un motor de 700 o más, de acuerdo al tonelaje, que era de 36 toneladas aproximadamente. La caja de cambio tenía cinco cambios y entraban tres. Era una cosa dramática. Muchos de ellos quedaban en el terreno. Eso mostraba que teníamos una tremenda deficiencia.

En noviembre de 1994 fue nombrado vicecomandante en jefe del Ejército.

En 1995, por una orden de comando, fue nombrado presidente del Comité de Adquisiciones del Ejército, con amplias facultades. Esto se amparaba en dos reglamentos logísticos. Uno, que se encargaba de la moneda extranjera y también un reglamento que regulaba el empleo de los recursos económicos nacionales.

Este Comité de Adquisiciones estaba integrado por aproximadamente ocho oficiales, o se titulaba con aquellos integrantes del Ejército, oficiales en general, que tuvieran relación con la materia que se iba a resolver. De modo que era un organismo colegiado bastante importante.

Sesionaba a citación del presidente, que era el vicecomandante en jefe del Ejército, quien habla, y sus sesiones eran secretas, reservadas, y sus acuerdos se mantenían en la mayor reserva posible.

En diciembre de 1995, aproximadamente, se le informa que hay disponibilidad de material blindado para la venta en Europa, especialmente el Leopard 1.

¿Por qué se producía esto? Ustedes saben que en esa época se disuelve el pacto de Varsovia, se termina la Unión Soviética y los países integrantes de la OTAN resuelven reducir sus inventarios, especialmente en materia de blindados. En consecuencia, varios países de Europa empiezan a ofrecer sus tanques Leopard 1 para la venta.

Apenas conoció esta información, estando tan sensibilizado sobre el tema de la vulnerabilidad que teníamos, orientó de inmediato al Comité de Adquisiciones y a la Dirección de Logística del Ejército, y se le informa que Holanda y Bélgica se interesarían por vendernos.

Ordenó inmediatamente que se manifestara nuestro interés por Holanda, previo a haber reunido los antecedentes técnicos de todo este material.

Pasado un tiempo, se le informa que Holanda no puede vender a Chile, por razones políticas, que no es del caso analizar, y prohibición a países extra OTAN. Después cambia esto, pero inicialmente, como dice, manifestó su interés por los tanques de Holanda, los Leopard 1 V.

Bélgica, por supuesto, muy bien dispuesta para la venta, no tiene inconveniente para vender a Chile y se intenta la compra de 120 tanques Leopard 1. Estaban a muy buen precio y en buen estado general. Este tanque es de origen alemán, pero lo tenían casi todos los países de Europa. Le parece que sólo Francia no lo tenía, que usaba su material propio, el AMX-30, de diferentes versiones.

Pero, ¿qué pasó? En esta negociación con Bélgica nos demoramos demasiado, pues había que hacer numerosos estudios, especialmente financieros. Recuerda que no teníamos recursos disponibles en ese momento. Habíamos comprometido, con la crisis del 78 y 79, los recursos provenientes de la ley del Cobre, hasta el año 2000, que recién se liberaban. El 2003 se terminaba el endeudamiento que se adquirió en esa época. Esta es una cosa un poco curiosa, porque siendo un problema de país, el endeudamiento lo adquiere el Ejército o las Fuerzas Armadas en general. ¿En qué sentido? En que el aporte había sido del Fisco y en consecuencia el Ejército, con cargo a los rendimientos de la ley del Cobre, hasta el año 2000 debe restituir estos recursos al Fisco y al Banco Central. Así que recién después del año 2003 se dispone del total del rendimiento de la ley del Cobre, que era determinante para hacer este tipo de adquisiciones. Si no hubiese existido esta ley, sencillamente estos tanques habrían terminado en un país de África, porque había interés en otros países por este material, y no habríamos tenido la flexibilidad y el respaldo suficiente para haber negociado y comprometido la adquisición de ellos.

Fracasó la negociación. Los tanques belgas se venden a Brasil y sólo quedan disponibles en Bélgica, 62 tanques. Además, de esta



fracasada operación, sacamos una gran experiencia. Había que diseñar un sistema que nos asegurara oportunidades en cuanto a poder concretar este negocio.

Durante los años 1996 y 1997 se envían comisiones a Europa, Holanda, Francia, Bélgica, Alemania e Italia, buscando información de material y posible venta a Chile. Por supuesto, todo esto se había informado al comandante en jefe del Ejército, al ministro de Defensa Nacional de la época y al subsecretario de Guerra. Era determinante que estuvieran en conocimiento de todas estas cosas para poder concretar posteriormente la compra que estaba prevista.

Se enfatizó siempre en la imperiosa necesidad de reemplazar nuestros tanques, y la oportunidad era ahora o nunca. Se vendían y no había otro proveedor disponible o posible.

Las autoridades se mostraron absolutamente convencidas. Creo que ellos internalizaron muy bien la vulnerabilidad que teníamos y la imperiosa necesidad de reemplazar el material antiguo.

Cree que interpreta e interpretó en ese momento, que tuvieron un gran sentido de colaboración y de elevada responsabilidad. Brindaron siempre un patriótico apoyo. Lo calificó así en ciertas declaraciones. Incluso, en los interrogatorios judiciales dio cuenta de esa actitud de las autoridades. Creo que actuaron con absoluto sentido patriótico.

En julio de 1997, el 23 aproximadamente, se recibe en el Ejército una oferta de la empresa RDM Technology para suministrar 200 tanques Leopard 1V a través de su representante en Chile, don Guillermo Ibieta, que ha sido mencionado reiteradamente.

El valor total de esta oferta era aproximadamente 54 millones de dólares. Pasó a ser una cantidad que no se podía variar. Esa fue una orientación permanente. O sea, inicialmente lo hizo presente a todos quienes tenían que participar en esta operación, y se mantuvo permanentemente. De ahí han deducido en la prensa que hubo variaciones que pueden constituir irregularidades. Algunos hablan de irregularidades. En esta etapa del proceso no hubo ninguna irregularidad, como se ha dicho por ahí.

La oferta de RDM Technology fue directamente a la División de Logística del Ejército; aún participaba Famae.

En este período también las autoridades habían realizado numerosas gestiones para conseguir que se levantara la prohibición de la venta a Chile.

Seguramente RDM también hizo gestiones ante el gobierno belga. El único dueño de este gigantesco holding, que comprende alrededor de 128 empresas, era un hombre muy importante y considerado en Europa, y no me cabe la menor duda de que al hacer la oferta a Chile, él ya tenía

seguridad de que obtendría la autorización del Gobierno de Holanda para vender estos tanques a Chile.

Sin perjuicio de eso, había que seguir haciendo gestiones ante el gobierno alemán porque el tanque era de esa procedencia; y ahí actuaron nuestras autoridades.

Por otro lado, había que diseñar un procedimiento para evitar el fracaso que se produjo con Bélgica de tal forma que nos asegurara la concreción de la operación.

En consecuencia, se resuelve que el organismo más adecuado para llevar a cabo esta compleja operación es Famae.

Las razones fueron las siguientes. El Ejército no disponía de fondos en ese momento, debido a que tenía comprometidos los recursos provenientes de la ley del cobre.

Famae tiene libertad para endeudarse, debido a que tiene autonomía legal, ley propia y capacidad para financiar múltiples gastos inmediatos y sin trámites burocráticos. Además tiene flexibilidad para formar y preparar equipos técnicos y enviarlos sin mayor trámite a Europa.

Los tanques son elementos complejos que requieren muchos especialistas. Famae actúa siempre de la mano con la Dirección de Logística. Eso fue establecido desde el principio; ni el Ejército ni Famae iban separados. Por tanto, aquí hubo un nexo permanente para llevar a cabo la operación, la cual era prioritaria para nosotros.

Famae siempre debió atenerse a la oferta inicial de la empresa RDM, especialmente en lo que a precio se refiere, porque posteriormente los inventarios cambiaron un poco, de acuerdo a los requerimientos que empezaron a aparecer con posterioridad y determinados por los especialistas. No obstante, el precio final debía ser el mismo.

Famae tiene experiencia en material blindado y una organización interna que le permite interactuar ágilmente con su contraparte. Famae construyó los cascos de los Mowag, que son vehículos blindados de transporte de personal, construidos en la década de los 80, y participó en el repotenciamiento de los M50 y de unos pocos tanques M24 antiguos que tenía el Ejército.

Por tanto, Famae tiene personal técnicamente preparado para abordar el salto tecnológico que significaba el Leopard. Cabe señalar que pasamos de un M50, con tecnología tradicional, a otro de mayor tecnología. Por ejemplo, dentro de las múltiples diferencias, en el M50 la torre y el cañón se movían con manivela, en cambio, el Leopard tiene un computador que gestiona y mueve este sistema electrónicamente.

Famae tendrá que encargarse en el futuro del complejo mantenimiento de tercero y cuarto escalón. Eso se concibió desde el principio. No había otras instalaciones del Ejército que tuvieran la capacidad suficiente para el mantenimiento futuro de este material de alta complejidad.

Se instruyó en detalle -personalmente lo hizo- al director de Famae respecto de toda esta operación. Por tanto, a partir de esa fecha estaba autorizado para preparar el contrato con la empresa RDM, siempre en enlace con la Dirección de Logística del Ejército, que recibe, a su vez, órdenes y orientaciones del Comité de Adquisiciones del Ejército en forma permanente.

Debe considerarse que la oferta de RDM es ex fábrica, es decir, en Rotterdam y en algunos almacenes del Real Ejército Holandés, fundamentalmente porque también había que enviar, por ejemplo, municiones y repuestos de los diversos almacenes que ellos tenían.

Además se deben considerar las gestiones y financiamiento de los gastos de transporte del material a Chile y su posterior distribución a las unidades en el país.

Esto es extremadamente complejo, porque transportar un tanque que pesa entre 40 y 45 toneladas, dependiendo del equipo que le pongan, es muy complicado y caro. A ello se agregan las limitaciones de tránsito de los buques que los traen.

Otro aspecto a considerar es la concurrencia a los diversos cursos que se debían diseñar, tanto para personal militar como civil, en Holanda, fundamentalmente necesario para tripulaciones, mecánicos, especialistas, que además debía financiarse.

Asimismo, se debían financiar las comisiones de servicio que disponga el Comité o la Dirección de Logística, y aquellas que Famae estimara necesario.

Los mayores gastos que estas tareas demandaren serían financiados posteriormente por el Ejército, al concretarse la venta de Famae a la institución.

Hay dos momentos en esta operación: Famae compra a RDM, y posteriormente el Ejército compra a Famae.

Conforme a la política impuesta a Famae, una política de autofinanciamiento podrá incluir, previa demostración ante la Dirección General de Logística, los gastos en que haya incurrido y aquellas diferencias que puedan ser de beneficio para la empresa y, a fin de cuentas, para el Fisco, pues se trata de una empresa del Estado.

En resumen, no había en Chile ningún ente más calificado que Famae para llevar adelante en forma oportuna y exitosa esta operación. Ésa es la gran razón por la cual se utilizó a Famae.

A partir de esa fecha, todos los organismos involucrados, por ejemplo, Famae, la Dirección de Logística, la Jefatura de Material de Guerra y el Estado Mayor casi por completo, se abocan a concretar la operación exitosamente. Habían transcurrido tres años en este intento y debíamos sacarla adelante de todas maneras.

Se tomó la resolución.

El Comité de Adquisiciones y la Dirección de Logística tenían gran cantidad de antecedentes que avalan la compra a Holanda. Sin embargo, personalmente requería una opinión fundada de usuarios experimentados.

En octubre de 1997, se dispuso una comisión de servicio de dos oficiales superiores de caballería blindada, por más de 12 días a Holanda y Bélgica, para ultimar detalles con oficiales del ejército holandés y con ejecutivos de RDM.

Estos oficiales pertenecían al Comité del Arma de Caballería Blindada, es decir, eran oficiales del Estado Mayor, y uno de ellos estaba a cargo del proyecto.

Posteriormente, esta comisión le informó personalmente y en detalle sobre su cometido, luego de haber examinado el material holandés y los 62 tanques belgas que quedaban como remanente después de la venta a Brasil.

Esta reunión se produjo en París, donde había concurrido en comisión por otra misión derivada de su cargo.

El informe no deja lugar a dudas. El material holandés es francamente el más adecuado y cumple satisfactoriamente los requerimientos imperiosos del Ejército.

Concurrió, en un viaje breve, de una noche y un día, y examinó los 62 tanques disponibles del ejército belga. Los descartó inmediatamente. Luego, concurrió a Holanda, donde lo recibieron oficiales holandeses, encabezados por un general y ejecutivos de RDM. En Holanda esta operación la hacían en conjunto, al igual como lo hicieron en Chile con Famae, es decir, el Real Ejército Holandés y la empresa RDM Technology. Visitó la fábrica en Rotterdam donde se harían las reparaciones y mejoras necesarias a los tanques Leopard 1V. Exigieron desde el principio que debían quedar en óptimas condiciones. Examinó otro material que ahí estaba en trabajo y la capacidad de la empresa, que era impresionante, para realizar el cometido que se estaba imponiendo.

Posteriormente, con la misma comitiva se trasladaron a un depósito del ejército holandés, excepcionalmente adecuado. Siempre ha dicho que le impresionó muchísimo, porque era un hangar enorme donde estaban cien o doscientos tanques numerados, con tres o cuatro tripulaciones. El general me dice: "Elija para probar cualquiera." Dije un número determinado. Concurrió la

tripulación, hizo andar el tanque y salió a probarlo. Nos hicieron una demostración notable. Realmente el aparato, con todos sus sistemas, estaba trabajando en forma excepcional. Por la presentación misma del material y la demostración de su funcionamiento no les queda ninguna duda de que estaban operacionales y eran de su agrado. No hay ninguna duda. Prácticamente, la decisión ahí estaba tomada.

Estando en Rotterdam recibió la información de que el gobierno de Holanda autorizaba la venta a Chile y de que el gobierno de Alemania concede el permiso de reexportación. De vuelta a Chile, el 17 de octubre, informó al Comité de Adquisiciones del Ejército y se resuelve la adquisición.

Lo anterior se informa al comandante en jefe del Ejército, quien aprueba la resolución. Él podía aprobar, modificar o rechazar. Además, se informa al ministro de Defensa. Durante estos meses se habían adelantado los trabajos en todos los organismos involucrados. Se comunica a Famae la resolución para que firme el contrato con RDM, con el respaldo del Ejército, porque Famae no podía firmar un contrato y el Ejército decirle después que no le va a comprar lo adquirido. De lo contrario, ¿qué hace Famae con doscientos tanques? ¿Cómo los paga? Se firma el contrato de suministro de doscientos tanques principal de batalla Leopard 1V, con servicio y material auxiliar el 6 de noviembre de 1997, entre Famae, comprador, y la empresa RDM Technology, vendedor.

El 19 de noviembre de 1997, se dicta el decreto supremo autorizando el gasto al Ejército por aproximadamente 63 millones de dólares, que incluye el valor cobrado por RDM y el mayor gasto en que incurrirá Famae por transporte, seguro y distribución en Chile, cursos a realizar y todas las comisiones de servicio que debían ser financiadas todas por Famae. Insiste, ello fue así porque lógicamente el Ejército no tenía recursos disponibles.

Por lo tanto, firma el decreto su Excelencia el Presidente de la República, el ministro de Defensa, el ministro de Hacienda y el subsecretario de Guerra. Más adelante, a principios de 1998, parece que en febrero, se firmará el contrato entre el Ejército de Chile, que es el comprador, y Famae, que es el vendedor. Hasta esa fecha, noviembre de 1997, no hay pagos efectuados. La operación se tendrá que realizar con años de gracia. No hay dinero en efectivo. También se debe efectuar a plazo. De hecho, después conoció que la operación se había realizado a ocho años plazo.

El 30 de noviembre de 1997, pasa a retiro del Ejército. De modo que hasta ahí llega, o sea, hasta el momento en que se firma con el respaldo del Ejército el contrato de Famae con la empresa RDM, para la compra de doscientos tanques.

Consultado acerca de las razones por las cuales se ha criticado la razón técnica de adquirir los tanques Leopard I y si tiene conocimiento de irregularidades y el pago de comisiones, el General Garín respondió que el Ejército, por lo menos en los años en que tuvo injerencia en estas materias, no paga comisiones a nadie. Ningún contrato del Ejército considera comisiones para

nadie. Y hasta donde él manejó el tema personalmente no había comisión para nadie. Las comisiones las pagan las empresas a sus agentes, a sus representantes. Normalmente, las empresas no se relacionan directamente con las instituciones. Tienen representantes que conocen la situación en el lugar, quienes, a su vez, conocen muy bien la situación de las instituciones y sus requerimientos. De modo que a ellos las empresas pagan comisiones. Nunca conoció algún contrato del Ejército que pagara comisiones a alguien. Eso no es legal ni lo habría aceptado la Contraloría General de la República.

Todos nuestros contratos, no sólo el de los tanques, son visados por la Contraloría General de la República y sometidos a controles en el Gobierno del momento, a través del Ministerio de Defensa, del Consudena y del Ministerio de Hacienda. Recuerda que llegó hasta el 30 de noviembre de 1997, porque se le llama a retiro. Se le acaba la carrera después de 44 años en la institución. En lo que a él le correspondió en ese período, no hay ni se vislumbra comisión alguna. Desconoce absolutamente cuál iba a ser la comisión que iba a tener el representante de la empresa, señor Guillermo Ibieta en esta etapa.

En el Comité de Adquisiciones no participa nadie que no sea del Ejército, ¡nadie! Obviamente, a ninguno de ellos se les puede siquiera insinuar una eventual comisión, menos una comisión indebida, como se menciona por ahí. Entonces, en lo que a él respecta, no conoció jamás una insinuación.

Con esto contesta un poco la pregunta inicial, en términos de cómo se manejan estas cosas. Como dijo, en esa época el Ejército tenía una Dirección de Planeamiento encargada de los estudios de los diferentes proyectos que eran necesarios para satisfacer las necesidades de la institución. Dichos proyectos tenían prioridad frente a los que efectivamente se podían financiar. Éstos se sometían en esa época al Comité de Adquisiciones y, de acuerdo a las prioridades, se resolvía sobre ello.

Esto no sucedió en el caso de los tanques, porque no había licitación posible. Normalmente, se hacen licitaciones públicas. Y si se descartan algunas empresas, se realiza una licitación privada con aquellas empresas que han acreditado buenos antecedentes, y el Comité de Adquisiciones resolvía.

El Comité de Adquisiciones es el organismo directivo. El organismo ejecutivo es la Dirección de Logística del Ejército, que es quien establece el contacto con los proveedores acreditados, que cumplen con los requisitos, y con ellos se firman los contratos correspondientes.

En cuanto a que se habrían detectado irregularidades, personalmente, insisto, en la etapa que le correspondió manejar, desde finales de 1994 hasta noviembre de 1997, no se cometió absolutamente ninguna irregularidad, de ningún tipo. Se pasó por todas las etapas reglamentarias, se hicieron los contactos con las autoridades correspondientes y se informó a quienes correspondía. En ese momento había mucho más sentido de la reserva, lo que era bastante justificado, porque si hubiesen tenido la transparencia con que hoy se manejan los temas, esta operación no se habría realizado jamás.

Por lo que ha leído, porque no ha conversado con nadie sobre el tema, y por lo que le interrogó el ministro de fuera, señor Manuel Antonio Valderrama, deduce que no hay ninguna irregularidad cometida en la operación misma entre el Ejército, Famae y RDM. Lo que puede constituir una eventual irregularidad se habría cometido fuera del Ejército y de Famae. Están procesados ex oficiales, que ya estaban en retiro: el señor Latorre estaba hace muchos años en retiro y el general Iracabal estaba retirado desde el 31 de diciembre de 1997. Y eventualmente los depósitos que le hace un abogado a él son de julio de 1998. Ninguno tuvo relación con el tema. Nunca tuvieron incidencia alguna en la resolución de la compra. Ya se vio el mecanismo que utilizaron para resolver el tema y dónde se mantenía. No había ninguna posibilidad de influir para que esto pudiera justificar una intervención económica -por decirlo de alguna forma- de la empresa o de otro organismo ajeno al Ejército. Si ocurrió algo, está fuera del Ejército.

Consultado de a ¿qué nivel se establece una relación entre la institución y estos representantes de las empresas?, respondió que los sistemas de inteligencia son los de general aplicación; no son especializados. Tampoco es una práctica común que aparezcan estas pseudo-comisiones en la institución. Cualquier irregularidad, de haberla, es detectada por los sistemas del Ejército.

Quiere precisar algo al respecto. Según lo que ha leído en la prensa, la comisión no la paga el representante, de acuerdo con lo que he leído en la prensa; no conoce más detalles y no ha conversado con nadie sobre el tema. La comisión la paga un abogado que no tiene ninguna relación con el tema. La paga a dos personas que sí tuvieron en el pasado la responsabilidad ejecutiva de la operación. Es decir, no hay una comisión pagada por el Ejército a esta gente, ni tampoco -por los antecedentes que han trascendido a la prensa- hay una comisión pagada a estos dos oficiales, que hoy se encuentran procesados, por la empresa RDM. Tampoco es el señor Guillermo Ibieta, representante de RDM, el que hace los depósitos. El que mejor puede conocer estas razones es el ministro señor Manuel Antonio Valderrama, que está llevando a cabo la investigación judicial.

Repitió, son hechos que han trascendido a la prensa. No hay un vínculo directo entre RDM y estas dos personas que recibieron los recursos.

Consultado de si, ¿existe un detalle que justifique los 9 millones de dólares de diferencia que se pagan a Famae; cuál es el rol que jugaron los dos oficiales que han sido procesados por el ministro y si podría el Comité de Adquisiciones haber desestimado la decisión que el vicecomandante en jefe adoptó en Europa, al preferir unos tanques por sobre otros?, manifestó que cree recordar que se había intentado comprar 120 tanques a Bélgica -de hecho, fue el primer intento que hicieron-, porque Holanda les dijo que no. Esos tanques eran absolutamente recomendables. Pero los 62 tanques que quedaron en Bélgica fueron dejados por Brasil, porque no los compró. Entonces, obviamente, ya se tenían una enorme cantidad de antecedentes. Es decir, esas dos opiniones fueron las últimas que mandó hasta allá. Varias comisiones fueron a ver eso antes, todo lo cual se informaba al Comité de Adquisiciones. Según la intervención del jefe del

Estado Mayor y del actual director de Famae, se dice que el ministro de fuero estaría en poder de 1.650 documentos. En consecuencia, ustedes se pueden imaginar perfectamente bien lo que hay de todo esto. Lo que ha hecho es un resumen de muchas y muchas horas de análisis y discusiones.

Ahora bien, el Ejército es una institución jerarquizada. Es decir, él tenía facultades para resolver, porque era el vicecomandante en jefe del Ejército. Desde luego, tenía facultades delegadas para todo lo administrativo y logístico. En su caso, respecto de una técnica que tienen en el Estado Mayor, el superior que tiene facultades delegadas toma las resoluciones y le comunica nada más a su superior jerárquico, que en este caso era el general Pinochet. No tomó la resolución solo, sino que lo hizo el Comité de Adquisiciones completo. Por lo demás, los miembros estuvieron absolutamente de acuerdo con ello. Como dijo en reiteradas ocasiones, la necesidad de hacer esa operación era muy aceptada por todo el Ejército. Ya se había convencido de que lo de Bélgica estaba absolutamente muerto en el momento que no pudieron comprar los primeros 120 tanques. Si los otros 62 tanques hubiesen estado en buenas condiciones, obviamente habrían intentado adquirirlos en el futuro. Pero no estaban bien, lo cual le fue informado por dos oficiales y muchos otros que habían evaluado técnicamente esa situación anteriormente. Eso fue lo que ocurrió en cuanto a la decisión, lo cual no fue un descarte. Además, lo hizo para estar convencido de tomar una decisión final y por el sentido de responsabilidad que tenía, dado que iba a instruir al Comité de Adquisiciones sin haber visto nunca el material ni haber conversado con las personas que estaban operando en esa situación. De manera que ese estudio fue de muy largo aliento y respecto del cual los técnicos recomendaban la conveniencia de comprar los tanques holandeses.

Como ha señalado, todo eso era extremadamente caro. Haciendo memoria, la mayor parte de los datos que acaba de entregar los obtuvo revisando su agenda, porque no tiene acceso ni va a pedir los documentos que el ministro de fuero tiene en su poder. Tampoco había tiempo para eso ni cree que sea el objetivo de esta sesión, porque hay una investigación paralela en los tribunales de justicia.

Haciendo un breve análisis, concluyeron que sólo el precio del transporte de un tanque costaba entre 20 mil y 25 mil dólares. Además, los seguros y la distribución en Chile, todo lo cual era de cargo de Famae, corresponde a la diferencia que hay en algunas cantidades. Eso está perfectamente demostrado con facturas y debe estar en los documentos que se entregaron al tribunal, a los cuales se puede acceder. Hay una pequeña diferencia que cobró Famae, por el costo de los esfuerzos que debió aportar, lo cual era mucho más barato que con cualquiera otra empresa que pudiera haberlo hecho. De ello ustedes tampoco podrán deducir que hubo eventuales comisiones o dinero mal habido, porque fueron ingresadas en las contabilidades de Famae. O sea, no hay esa vulnerabilidad. Esa es una materia que tendrán que investigar.

Consultado de por qué si i no hay otra oferta, si el precio está conteste, si el país, si los ministros de Defensa y de Hacienda, así como el comandante en jefe y los organismos que evalúan, están todos de acuerdo, habría alguna persona, civil o militar que, directa o indirectamente, estuviera involucrado



o fuera a recibir una comisión, por beneficiar a otro proveedor, respondió que cuando se refirió a la forma en que procede el mecanismo, señaló que en el Comité participaban exclusivamente sus integrantes oficiales. Ahí se tomaban las decisiones. Incluso, como dijo, fue una resolución de ellos que se le informó al comandante en jefe del Ejército. Ni siquiera el general Pinochet tenía acceso a las decisiones del Comité. Él pudo haber modificado la decisión o resuelto negativamente, pero no ocurrió así, sino que la aprobó.

En la decisión no participa nadie externo al Comité y no hay ninguno de los integrantes de él que esté involucrado en irregularidades en este caso particular.

Entonces, no hay fundamento para que el vendedor tuviera interés en coimear a alguno de ellos. La resolución estaba tomada, no tenía sentido, ellos eran los compradores, los interesados. Habrían comprado aunque hubiesen cobrado el doble de lo que les cobraron, porque había una imperiosa necesidad y responsablemente los oficiales de esa época tenían que luchar para que esa vulnerabilidad del Ejército se terminara.

En consecuencia, era imperativa la compra, situación que era conocida por los proveedores –la empresa RDM-, ya que el representante que tiene aquí conoce perfectamente las necesidades de nuestra institución. Por consiguiente, no se justificaba en absoluto que intentará obtener una comisión. No tiene sentido.

Incluso, por ello es que insistió tanto en que en algunos informes quien le comunicaba debía colocar –por ejemplo en una propuesta de aumento de compra de 40 orugas de tanques- como primer antecedente que ello no implicaba un aumento del costo de la operación.

Consultado acerca de qué rol tuvo el abogado señor Aitken en este procedimiento, al menos durante el proceso en que él dirigió el Comité, qué rol tuvo el general Pinochet en la decisión que se tomó y qué rol tuvo el general Iraçabal y el otro oficial que aparece recibiendo dineros, señaló que el señor Aitken en ningún momento participó en la operación, mientras estuvo él. Desconoce si posteriormente pudo haber sido consultado por alguien. Por lo menos, en cuanto al Ejército se refiere, hasta el 30 de noviembre de 1997, nunca lo vio acercarse al tema. Nunca; nada. No tuvo participación en la etapa de la decisión, no se le consultó nada, ya que no tenía vínculos con ellos. Posteriormente, desconoce lo que sucedió; también desconoce si en algún momento Famae lo consultó para algo en lo que le corresponde a la misma. Por lo demás, Famae entra a trabajar prácticamente después de tomarse la resolución preliminar, en el sentido de que ya tenían indicios de que Holanda nos vendía, sin que estuviera autorizado todavía por el gobierno de ese país.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, el abogado Aitken no tuvo participación en la operación ni injerencia alguna hasta el momento de la resolución y la firma del contrato entre Famae y RDM.

En relación con el papel del general Pinochet, puede decir que él había delegado ciento por ciento esta operación en el Comité de Adquisiciones, específicamente en el vicecomandante en jefe del Ejército, que era él.

Le correspondía informarle muy puntualmente de las materias que se iban conociendo. Se ha dicho que en algún momento –lo dijo también una autoridad y le pareció sorprendente su declaración- que no se vendía mientras estuviera el Presidente Pinochet como comandante en jefe del Ejército. Eso se lo comenté a él y me dijo: “qué importancia tiene que nos entreguen después. A mí no me inquieta.”.

Eso fue en lo que participó él en cuanto al tema, no fue más allá. Decía: “que entreguen después, si esto no se va a poder hacer antes de tres o cuatro meses.”.

De hecho, los primeros tanques se recibieron a fines de 1998. El *timing* no daba en absoluto para que se entregara el material. Incluso, los pagos se hicieron antes de que dejara sus funciones el general Pinochet como comandante en jefe, el 10 de marzo de 1998.

Consultado por el pago hecho por Famae, expresó que tampoco pagaba si no le entregaban los pagarés y éstos se hacen después de que se firma el contrato de Famae vendiéndole al Ejército. Los pagarés, por lo demás, eran a fecha y se vendían ante el Banco Santander, el cual cobra comisión, y con ese dinero Famae empieza a pagar.

En estos últimos doce años ha ido dos o tres veces al edificio de las Fuerzas Armadas, así que nunca supo lo que pasó hacia delante.

En cuanto al general Luis Iraçabal era el director de Famae, pero en la parte ejecutiva. Una vez que se toma la resolución de comprar, obviamente, se aportaban antecedentes y había una relación permanente con la Dirección de Logística, pero él no tomaba decisiones ni participaba en el Comité de Adquisiciones. ¡En absoluto! Él estaba fuera del Ejército, en una empresa autónoma, denominada Famae, donde fue su director hasta el 31 de diciembre de 1997. Luego, todos sus sucesores hicieron los pagos.

Por su parte, el brigadier Gustavo Latorre se encontraba retirado del Ejército hacia 8 ó 10 años, lo que demuestra la autonomía de Famae respecto del Ejército, ya que, en ese tiempo, el señor Latorre era gerente comercial.

Consultado de si él en calidad de jefe del Comité de Adquisiciones, nunca recibió una insinuación de pago de comisión, expresó que nunca lo habría aceptado.

Consultado acerca de las declaraciones del ex comandante en jefe del Ejército, general Ricardo Izurieta Caffarena, quien señaló que siempre se ofrecían comisiones, manifestó que nunca tuvo un indicio de ese

tipo de cosas. A él no se le acercaba nadie con insinuaciones al respecto. Es más, tenía una costumbre: recibía permanentemente a cualquier proveedor del Ejército que le pidiera audiencia. Ése era su predicamento, porque necesitaba información directa. De todos ellos sacaba información que le servía para el momento de la resolución y jamás alguno de ellos le insinuó algo. Tiene un concepto muy alto de la honestidad. Por lo tanto, jamás tuvo indicio de algo ilícito en los diferentes cargos que ocupó durante sus 44 años como militar.

Sin embargo, respeta plenamente la apreciación del ex comandante en jefe del Ejército, don Ricardo Izurieta, pues es una persona muy honesta y transparente. A lo mejor, si tuvo algún indicio o quizás sea su percepción, pero es su apreciación. Por otra parte, no sabe si tenga antecedentes concretos. En todo caso, no cree que a don Ricardo Izurieta, por su forma de ser, pudieran haberle insinuado comisiones ilegítimas algunos proveedores.

c) Ex Ministro de Defensa Nacional, don Edmundo Pérez Yoma (Sesión 18ª, 15/10/2009).

Señaló que respecto del intento de extorsión que a través del abogado Luciano Fouilloux, no tiene nada que agregar a esta Comisión, salvo lo que ha salido publicado en la prensa. Se trata de una investigación que está llevando a cabo el juez Valderrama y el fiscal Armendáriz. Cualquier cosa que se pueda agregar al respecto sería bueno que se pusiera a disposición del fiscal.

Respecto de los tanques Leopard, lo que puede informar a la Comisión es que de todas las ramas de la Defensa Nacional, en 1994, claramente, la que mostraba un mayor retraso en la modernización de sus equipos, en especial de material mecanizado, sobre todo en los tanques, era el Ejército.

En efecto, los tanques con que se contaba en ese tiempo eran todos de la Segunda Guerra Mundial, comprados a distintos países y proveedores, a través de distintas triangulaciones, debido a las dificultades que había tenido el régimen militar para abastecerse de material bélico en esos años.

Durante su estadía como ministro de Defensa, especialmente respecto del Ejército, apoyó e hizo numerosas gestiones, con distintos gobiernos europeos, Alemania, Holanda, Bélgica, Italia, para lograr convencerlos de que nos vendieran tanques Leopard. En ese momento, había disponible en el mercado una gran cantidad de ellos, porque la OTAN había decidido que ese tipo de tanques ya no iba a ser de calidad, sino más bien iban a pasar a una segunda etapa.

La verdad de las cosas es que les fue bastante mal en todas las gestiones que realizaron. Ningún gobierno quería estar directamente involucrado en una venta de gobierno a gobierno para el Ejército de Chile mientras el general Pinochet estuviera a cargo del Ejército. Por consiguiente, terminaron nuestras gestiones políticas respecto de este tema.

Posteriormente, el Ejército siguió buscando la manera de abastecerse y terminó con una presentación del general Pinochet, oficio N° 10.055, del 24 de octubre de 1997, en el cual informa la resolución del Ejército tendiente a materializar la adquisición de 200 tanques Leopard I-V, y le acompaña fotocopia de esa carta. Este es el oficio, de carácter secreto.

Puede informar algunas cosas al respecto. Dice lo siguiente: El Ejército, durante el presente año, ha analizado las diferentes alternativas que ofrece el mercado actual para el reemplazo de su material antiguo de tanques en concordancia con los requerimientos de modernización institucional.

Entre las ofertas analizadas se estima de la mayor conveniencia la presentada por Famae, en asociación con la empresa holandesa RDM Technology, por 200 tanques Leopard I-V, perteneciente al ejército holandés y cuya entrega estaría disponible a partir de junio de 1998.

Tendiente a lograr lo anterior se han ejecutado variadas acciones de autoridades institucionales, las que fructificaron en la autorización otorgada a la empresa RDM Technology por el gobierno holandés para vender al Ejército de Chile las unidades citadas.

Se adjunta una fotocopia de la carta remitida al Ejército de Chile por RDM Technology, que también tiene en su poder.

Dado lo anterior, se informa a US la resolución del Ejército tendiente a materializar la adquisición de 200 tanques Leopard I-V al ejército holandés, a través de Famae-RDM Technology, para lo cual se elevarán a US los documentos correspondientes oportunamente.

El Ejército agradece la permanente y decidida predisposición y el apoyo que US ha brindado siempre a esta gestión de tan alto interés para la institución.

Está acompañada por una carta que RDM le envía al general Garín y viene también la proposición del tipo de decreto que había que firmar, que es una autorización de inversión.

Después, el decreto N° 55, de fecha 19 de noviembre, dice: "Teniendo a la vista lo establecido en distintas disposiciones legales en lo solicitado por el comandante en jefe del Ejército, de sus oficios N°s 10.055-1 y 10.055-2, ambos del 24 de octubre de 1997, se autoriza al comandante en jefe del Ejército para invertir la suma antes citada, con el fin ya señalado.

Se autoriza también al comandante en jefe del Ejército para que por intermedio del director de Logística del Ejército, en representación de la institución, suscriba los documentos que fuera menester a fin de finiquitar este compromiso."

d) Señores Pedro del Fierro y Héctor Salazar (sesión 19ª, 27/10/2010).

El señor Salazar señaló que la información que eventualmente podría entregar a esta Comisión Investigadora, que dice relación con la adquisición de los tanques Leopard, la recibió en su condición de abogado, consultado por una persona que le pidió asesoría, bajo secreto profesional. Ello le impide revelar los conocimientos y antecedentes a los que, en su momento, tuvo acceso. Por consiguiente, ésta es una limitación insuperable que tiene para responder preguntas específicas de la materia que están investigando.

A propósito de ese hecho, un abogado le formuló una acusación bastante grave que está siendo conocida por un fiscal del Ministerio Público y, además, le acusó ante el Colegio de Abogados de haber incurrido en falta a la ética.

Desgraciadamente, no puede dar a conocer los detalles de la reunión en que estuvo con el abogado que le denunció ni a los tribunales ni a las instancias correspondientes del Colegio de Abogados, precisamente, porque está bajo la condición de mantener reserva de la información que recibí.

Lo que sí puede decir es que la denuncia que hizo el señor Fouillioux es absolutamente falsa y que él deberá dar, en su momento, las explicaciones de por qué le formuló una acusación de ese tipo. Mientras no le sea levantado el deber de reserva respecto de la información que conoce, no puede referirse a ninguna materia que diga relación con los tanques Leopard. Por lo demás, es un juicio donde no tiene participación de ninguna especie, pues no es abogado patrocinante de nadie y no conoce el juicio propiamente tal. Sólo se enteró de antecedentes a raíz de una consulta que se le hizo en su oficina profesional y que buscó transmitir a autoridades de Gobierno. Eso es todo lo que les puede señalar.

Lamenta esta situación. Le gustaría referirse a este tema, porque ha sido vejado públicamente; prácticamente ha sido quemado en la plaza pública, en su honor y su reputación de abogado. Pero llegará el momento en que podrá aclarar este asunto y si ustedes aún están funcionando como Comisión, perfectamente podrá concurrir a contestar todo lo que se le pregunte.

El señor Pedro del Fierro, señaló que ha concurrido a esta Comisión para tratar de aclarar algunas cosas que, a su juicio, son de la mayor importancia.

En cuanto a la reunión que sostuvieron con el señor Fouillioux en la oficina del abogado Salazar, que está siendo investigada por la fiscalía, en una etapa primaria, niega completamente lo que dijo el señor Fouillioux. Él sólo le pidió ayuda para unos compañeros del GAP y quería hablar con él sobre los tanques Leopard.

Le interesa de sobremanera informar a los señores diputados sobre las actividades que realizó por los tanques Leopard, que es lo que, al parecer, se está tratando de ocultar con la acusación del señor Fouillioux.

No es la primera vez que gente que está involucrada o que es testigo en una acción cercana o directa del señor Fouillioux termina siendo acusada de cualquier cosa.

Por ejemplo, en el caso que investigó esta Cámara sobre una serie de actos de corrupción que hubo hace unos años en Dipreca, la fiscal de Dipreca terminó siendo reo durante cuatro años y, posteriormente, no prosperó ninguna de las acusaciones que hubo en contra de ella, precisamente, quien denunció los hechos.

Eso es todo lo que puede informar respecto de la situación generada con el señor Fouillioux.

Sobre el tema de los tanques Leopard, durante muchos años fue corresponsal de una serie de revistas de defensa, producto de lo cual adquirió algún conocimiento sobre estas materias. También fue miembro del Ejército y militante político, por lo cual era miembro del GAP el 18 de septiembre de 1973. Se quedó en Chile como militante del Partido Socialista y no salió al exilio.

Todo comenzó en 1994. Como corresponsal de defensa había hecho una serie de asesorías a empresas por cuestiones de armamento y dentro de ellas estableció la posibilidad de hacer un negocio con algunas empresas y material de defensa de Holanda, el cual posteriormente fue rechazado o no requerido por nuestras Fuerzas Armadas, pero sí se abrió una ventana a otra serie de materiales que tenía disponible el Real Ejército de Holanda.

Reiteró, todo comenzó en 1994. En ese año –hace referencia al juicio que inició el ministro Muñoz- entregó información sobre tres adquisiciones de nuestro Ejército, en las cuales, inicialmente, tuvo participación. La primera fue la cuestión de los tanques Leopard; la segunda fue la adquisición de unas torretas de 25 milímetros, también al Ejército de Holanda, y la tercera fue la modernización de cañones de 105 milímetros, los M101, por parte de RDM.

Una vez hecha esa denuncia, participó, inicialmente, en el caso de los tanques Leopard. Los ofrecieron, informalmente, la primera vez en 1994, pero de inmediato Holanda, como Gobierno, señaló que cualquier operación iba a ser de gobierno a gobierno, con la condicionante de que mientras el general Pinochet estuviese en la Comandancia en Jefe del Ejército, no se iba a hacer la operación y que, dada las condiciones de los tanques, podían ser vendidos a cualquier otro país en el intertanto. Esos tanques se habían ofrecido a Tailandia, a Zimbawe y a una serie de países que no estuvieron en condiciones de comprarlos o no quisieron hacerlo.

En junio de 1995, hicieron una presentación oficial al vicecomandante en jefe del Ejército, general Garín, para mencionarle la situación de los tanques. En esa presentación se hizo una oferta completa. Es decir, no sólo se vendería un paquete de tanques en el aire, sino que un paquete de tanques con sus diferentes escalones de mantención, incluyendo el nivel 4, y además se

incluía una serie de repuestos, partes, cañones extras, munición y posiblemente otros equipos, como tanques tiende puente y equipos de ingeniería blindada.

Producto de lo anterior, por lo que tiene entendido, la vicecomandancia en jefe tomó contacto con el Ministerio de Defensa y se invitó a la gente que estaba a cargo de la venta de estos equipos en Holanda, a un coronel y un teniente coronel del Ejército holandés, los cuales concurren a Chile inmediatamente y establecieron un contacto, una fuerte ligazón, con el Ejército.

Tanto ellos como, posteriormente, la misma vicecomandancia en jefe del Ejército les informaron que, dadas las condiciones y características de este negocio, no iba a ser posible que intervinieran terceras personas o empresas -RDM y los representantes de esta empresa en Chile-, porque el negocio iba a ser de gobierno a gobierno. De eso fue informado.

Después insistió y estuvo viendo por diferentes lados si esta cosa podía variar o tener alguna modificación, pero todas las fuentes que consultó dijeron que no era posible y que el negocio iba a ser -repite- de gobierno a gobierno, y una vez que el comandante en jefe del Ejército, general Pinochet, estuviera retirado. Tanto Alemania, que era el fabricante de los tanques, como Holanda, que era el dueño de los mismos en ese momento, no podían vender estos equipos si el general Pinochet estaba en la Comandancia en Jefe del Ejército.

Habían otros tanques Leopard que tenía en venta Alemania, los cuales, dadas sus características, siendo Leopard I, tenían equipos de dirección de tiro de mejor calidad, pero, de todas maneras, el año que se realizó el negocio se hizo con Holanda, en circunstancias de que, reiteró, en ese momento había disponibilidad de tanques similares, pero de mejor calidad, en términos de su equipamiento electrónico -básicamente, la dirección de tiro-. Se refiere a la versión A5 alemana del tanque. Posteriormente, estos equipos fueron donados por Alemania, una parte a Grecia y, otra, a Turquía.

Por la prensa se enteró de que RDM estaba involucrada en el negocio, por lo que no era de gobierno a gobierno, sino que había intermediarios. Al no ser una venta de gobierno a gobierno y estar involucrada una empresa, el precio varía sustancialmente. El hecho de que la venta fuera de gobierno a gobierno permitía a Holanda dar un precio político por los tanques, porque ese país en ese momento tenía interés en establecer una relación con las Fuerzas Armadas chilenas para la venta de otra serie de equipos, como posteriormente se hizo con los F-16 holandeses y los buques involucrados en los programas Puente I y Puente II, los cuales fueron vendidos, no vía empresa, sino de gobierno a gobierno, con una sustancial rebaja de su precio libro.

El gobierno holandés no podía dar un precio político al momento de vender ese tanque a RDM, porque es una empresa privada, con fines de lucro, que no iba a construir casas en el tercer mundo o efectuar alguna cosa que permitiera hacerle un precio especial.

Por lo tanto, la operación, en vez de tener un precio político, se hizo a valor libro entre el gobierno de Holanda y RDM. O sea, no podían cobrarle menos que eso. Posteriormente, RDM hizo el negocio con el Gobierno de Chile. Como ustedes saben, las cifras son sustancialmente diferentes.

RDM, prácticamente, no le hizo nada a los tanques de Holanda. O sea, sólo intermedió en su venta. A esas alturas, cuando se produjo la venta, RDM no tenía prácticamente talleres ni astilleros. De hecho, la razón social era RDM Technologies, con una matriz en Curazao o en una isla caribeña y una sucursal en Holanda. Eso es lo que corresponde al caso de los tanques Leopard.

En el caso de las torretas de 25 milímetros, la situación fue similar, pues el precio de las torres estaba informado en folletos. Espera que la Comisión obtenga el precio que se compró en Chile y vea la diferencia que existe entre comprar al precio de catálogo y comprar en términos políticos, o sea, con un precio político, también iba a tener una rebaja.

En ese momento, cuando fue la oferta de los Leopard a Chile, Holanda estaba muy interesada en tratar de colocar a la venta dos submarinos, los que, posteriormente, fueron comprados por la República de China Nacionalista, con algunos ribetes de escándalo. Eran dos submarinos de última generación que tenían disponibles, por cuanto ellos abandonaron, como Armada, su capacidad de tener una fuerza de submarinos.

En cuanto a la modernización de los cañones de 105 milímetros, entregó cotización de ellos a Famae en su tiempo, y dada esta misma baja de la capacidad de la empresa RDM para fabricarlos, y transformarse en RDM Technology, y por comprar el tubo del cañón a la empresa Royal Ordnance, que lo fabricaba en Inglaterra, se transfirió el negocio y la comercialización internacional de esta modernización de cañones de 105 milímetros a la empresa Royal Ordnance o British Aerospace, que, posteriormente, fue la que se los vendió a Chile.

Por la información que le han entregado -aunque no la ha visto personalmente en papel-, tiene entendido que costaron el doble de lo que él los cotizó.

Consultado de acerca de la contradicción de su versión con la del comandante en Jefe del Ejército, en el sentido de que RDM colocó a punto los tanques, el señor Del Fierro, expresó que cuando los tanques fueron dejados fuera de servicio, lo fueron bajo estándar OTAN. O sea, en caso de emergencia o requerimiento, podían ser puestos a andar nuevamente, sin mayor problema.

Lo que ofreció inicialmente RDM, a través de su persona, para obtener el precio que le dieron a los tanques, era que debían pasar por un proceso previo que, en inglés, se denomina IRAN, Inspect and Replace as Necessary, es decir, Inspección y Reemplazo según sea Necesario. O sea, se hace funcionar el tanque en condiciones especiales, en un test de esfuerzo, en el



que se miden todos los parámetros a un nivel mecánico muy básico, tales como los rodamientos y todo tipo de cosas. Se llega a un nivel de inspección absoluta, lo cual implica el desarme completo del tanque y el rearmado posterior.

Consultado acerca de si él actuó como representante de RDM o era el señor Guillermo Ibieta, el señor Del Fierro, respondió que en 1995 fue nominado oficialmente por RDM, mediante una carta para que ofreciera oficialmente los tanques holandeses a nombre de RDM. Él ya tenía contacto con RDM y había ofrecido la modernización de los cañones de 105 milímetros. Y también había ofrecido la torreta de 25 milímetros, que se usaron en los carros blindados M-113, que están en Punta Arenas. Él tenía esa relación con ellos. No tenían ningún acuerdo de exclusividad en ese momento. En la medida en que se armara un negocio lo iban a tener, con respecto al producto en cuestión.

El señor Guillermo Ibieta, según tiene entendido, pasó a trabajar con la gente de RDM cuando ésta entregó a Royal Ordnance la comercialización de algunos productos de RDM, como la modernización del cañón de 105 milímetros. Eso debe haber sido en 1997.

Él dejó de operar con RDM básicamente porque le dijeron que la operación de los tanques y la operación de las torretas iban a ser de gobierno a gobierno. O sea, iban a ser compras realizadas por el Ministerio de Defensa directamente con Holanda, y le pareció lo más lógico que fuera así. O sea, una compra de gobierno a gobierno es más barata que una compra a través de un intermediario. Eso es lo lógico, por eso no insistió.

Consultado de si estaba ligado a una empresa llamada Defco, la que, a su vez, era representante de RDM Technology, respondió que sí.

Consultado ¿con qué otras autoridades militares o civiles, que pudieran haber tomado la decisión, se reunió?, expresó que se reunió con el general Villarroel. También, durante una visita de oficiales holandeses, a quienes llevaron a la Escuela de Caballería Blindada de Quillota, se reunió con una serie de oficiales de menor graduación del Ejército. La idea era que los oficiales holandeses conocieran la Escuela de Caballería y cómo era el Ejército de Chile. No recuerdo a qué general se le solicitó; pero los invitó a la Escuela de Caballería Blindada.

Asimismo, habló con el general Irazábal y con la gente de la plataforma comercial de Famae.

Consultado de si ¿habló con autoridades del Ministerio de Defensa?, expresó que personalmente no tomó contacto con ninguna.

Si lo hizo a través de su padre con el señor Fernández, entonces subsecretario de Defensa, porque su padre militó toda su vida en la Democracia Cristiana, desde los tiempos de la Falange Nacional. Fue miembro del tribunal supremo de la Democracia Cristiana y, por eso, tenía contacto directo con el señor Fernández.

Consultado de si tuvo alguna reunión con el ministro señaló que no.

Consultado acerca de ¿qué objeto tendría pedirle una reunión urgente a Luciano Fouilloux antes de prestar declaración ante el ministro Valderrama y por qué plantea que necesita conversar con ellos antes de declarar? , respondió que básicamente, tuvo una reunión para pedir ayuda al señor Fouilloux por sus compañeros del GAP.

Agregó que no conoce al señor Edmundo Pérez Yoma. Lo que declaró a la prensa, a un periodista que le preguntó, fue que lo que sabía era lo que declaró previamente al ministro. No puede involucrar a nadie, en términos categóricos y precisos, porque no ha estado en ninguna cadena de pago. Él no hizo el negocio y no sabe cómo se hizo. No sabe qué se pagó ni cómo. Lo único que ha sabido, a través de gente que le informó, es que hubo que pedir al Ministerio de Hacienda una partida especial para la compra de los tanques, que se pagó a través de pagarés en un plazo largo, de 7 ó 10 años, y que terminó hace 2 ó 3 años. No tiene claro cuánto tiempo duraron los pagarés ni sabe cuál fue la cadena de pago. Sí sabe que hubo algunos problemas en ella, pero eso sólo lo vino a conocer últimamente. Entonces, lo que declaró fue que no puede involucrar al ministro Pérez Yoma en ninguna cosa, porque no tenía información específica.

Añadió que con respecto al negocio propiamente tal, no sabe qué más categórico se puede ser en la información que ha entregado y que también entregó a la justicia. Un negocio que iba a ser de gobierno a gobierno, finalmente no lo fue. La operación Leopard debió haber costado alrededor de 25 millones de dólares, pero terminó costando 63 millones de dólares.

Consultado de si pudo haber pago de comisiones legales o ilegales, señaló que no tiene información al respecto. Sólo sabe que hay un diferencial muy grande.

Consultado de por qué recurre específicamente al abogado Luciano Fouilloux y si puede afirmar tajantemente, que en esa reunión no se habló nada respecto de los tanques y que sólo se habló sobre las pensiones de sus amigos, el señor Del Fierro respondió que primero que todo, informó al señor Fouilloux que él había iniciado la operación de los tanques Leopard.

El disco o el CD lo hizo porque había gente a la que si le decía que él, Pedro Del Fierro, representó al Ejército de Chile en la posibilidad de traer los tanques Leopard, se quedaría mirando y le diría: “¡Sí, claro! No te creemos”. Básicamente, esa es la razón del CD.

Hizo esa gestión y se realizó. Ha estado en el proceso desde que se inició. O sea, las primeras declaraciones del proceso por los tanques Leopard en la justicia cree que son las suyas. No sabe si hay otras previas. Cree que partió ahí.

En cuanto a las pensiones de los compañeros del GAP, el grueso de ellos tienen la carta de exonerados, pero por trámites en el INP, o como

se llame hoy, no se les ha otorgado esa calidad. Los llevan tramitando tres, cuatro y cinco años. Incluso, a algunos los han tramitado hasta ocho años.

Consultado de si la gestión ante Luciano Fouillioux, tenía por objeto ayudar a sus amigos del Gap por qué pide, para una gestión de esa naturaleza, que el abogado guarde secreto profesional, respondió que conversaron una serie de otras cuestiones que no tienen que ver con esa materia.

La segunda razón es que no le levanta el secreto a ninguno de sus abogados, porque durante la dictadura una de las cosas que todos los servicios de inteligencia represivos querían, cuando estaban torturando, era que los abogados levantaran el secreto profesional, porque en ese caso podrían haberlos agarrado y torturado.

Consultado de ¿por qué no entrega toda la información que al respecto existe? Señaló que ha colaborado en forma permanente con la justicia, no solamente en este caso, sino también en otros, y es el afectado.

Cuando le interrogó el ministro, la última vez, quedó sumamente sorprendido de la información que dio el señor Fouillioux sobre la reunión.

Lo que le llama la atención es cómo se manejó la información post reunión. O sea, si fuera cierto, ¿por qué no le citaron a la oficina de don Héctor Salazar y llevaron lo que se había solicitado en términos de dinero, teóricamente? Ahí tendrían el caso cerrado. No estaría en la prensa. Lo habrían sacado con el fiscal de la oficina de don Héctor Salazar. ¿Por qué no se hizo eso?

Añadió que ha colaborado con la justicia y está colaborando con esta Comisión. Ha entregado toda la información en términos prácticos.

Respecto de si se puede comprar algo a un precio político a través de un intermediario, lo único que supo por la prensa es que para los miembros del Ejército yo no era un modelo de negocio positivo, razón por la que no habrían seguido trabajando con él en esta materia.

El señor Salazar, agregó que luego del escándalo y las acusaciones que le afectaron, le ha llegado información y antecedentes que no están bajo el amparo del secreto profesional, pero quiere ser responsable y decir que no le constan.

Un antecedente que sería interesante que conocieran dice relación con quien paga la defensa de los dos generales encargados reos. La información que le llegó señala que esa plata salió del Ministerio del Interior, cosa que le parece relevante. Si fuera cierto, sería extraordinariamente grave.

#### IV.- OFICIOS DESPACHADOS Y DOCUMENTOS RECIBIDOS POR LA COMISIÓN EN EL MARCO DE SU INVESTIGACIÓN.

Durante el ejercicio de su cometido vuestra Comisión despachó los siguientes oficios, formulando las consultas o requiriendo la información que a continuación se detalla:

##### 1.- Oficios Comisión investigadora Compra Aviones Mirage

N°	Fecha	Destino	Materia	RESPUESTA
04-09	07.04.09	Ministro de Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, se sirva remitir a ésta la investigación realizada por esa dependencia, sobre la adquisición de veinticinco aviones Mirage que el gobierno chileno hizo a Bélgica.	Cuenta 3ª, 30.04.09
07-09	09.04.09	Ministro RREE	Solicitar a US. se sirva remitir los antecedentes enviados al Gobierno chileno por parte del Gobierno belga sobre la materia que esta Comisión investiga.	Cuenta 4ª, 07.05.09
08-09	09.04.09	Pdte. Consejo Defensa del Estado	Solicitar a Ud. se sirva remitir los antecedentes enviados al Gobierno chileno por parte del Gobierno belga sobre la materia que esta Comisión investiga.	Cuenta 3ª, 30.04.09
09-09	09.04.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. se sirva remitir a esta Comisión un informe sobre el proceso de adquisición de los aviones Mirage. Asimismo, acordó solicitarle que informe sobre el procedimiento llevado a cabo en los últimos diez años para la adquisición de armas y de transporte aéreo, naval y terrestre, haciendo mención particularmente a la fecha de la oferta formal, de la aceptación de la oferta y de emisión del decreto supremo que autoriza la compra.	Cuenta 3ª, 30.04.09
10-09	09.04.09	Ministro Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea se sirva remitir a esta Comisión la investigación interna que realizó años atrás sobre la adquisición de los aviones Mirage.	Cuenta 3ª, 30.04.09

13-09	22.04.09	Ministro Defensa	<p>Reiterar a US. los oficios enviados, en el mes de enero del presente año, por el Diputado señor Cardemil, mediante los cuales se solicitaba lo siguiente:</p> <p>a) Se sirva informar el conocimiento que tuvo ese Ministerio del proceso de adquisición de los aviones Mirage, durante las administraciones de los ex Presidentes Patricio Aylwin y Eduardo Frei, y sus Ministros de Defensa respectivos, señores Patricio Rojas y Edmundo Pérez Yoma.</p> <p>Asimismo, se solicita informar qué medidas de procedimiento y control de compra de armamento en el exterior se han adoptado con posterioridad a la adquisición de los citados aviones, cuándo y quién adoptó las medidas en virtud de las cuales ahora sería imposible reeditar una situación como la que investiga la justicia, sobre el pago de comisiones ilegales.</p> <p>b) Se sirva informar si el señor Patricio Rojas y/o la Corporación de Estudios Estratégicos ha confeccionado y vendido al Ministerio informes periódicos y, en caso afirmativo, en qué han consistido, cuál ha sido el valor de los mismos y en qué fechas se han realizado, entre el período 1994 y 2008.</p> <p>Asimismo, se solicita informar si es efectivo que el señor Patricio Rojas o la Corporación de Estudios Estratégicos ganó una propuesta pública para determinar la voluntariedad u obligatoriedad del servicio militar.</p>	Cuenta 3ª, 30.04.09 Cuenta 5ª, 14.05.09
21-09	08.05.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. las actas del Consejo Superior de la Defensa Nacional, correspondientes al año 1994.	Cuenta 6ª, de 04.06.09
22-09	08.05.09	Comisión Defensa	Solicitar a US., tenga a bien remitir las presentaciones sobre adquisición de aviones realizadas por la Fuerza Aérea de Chile durante el año 1994.	Sesiones Secretas
23-09	08.05.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. que remita los antecedentes acerca del proceso de adquisición de armamento, actualmente vigente.	
24-09	08.05.09	Ministro Defensa (Fach)	<p>solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que remita los siguientes antecedentes:</p> <p>a) Vida útil que tuvieron los aviones Mirage.</p> <p>b) Existencia de alternativas efectivas a la compra de los aviones Mirage, y</p> <p>c) Existencia de otros países interesados en adquirir los aviones Mirage belgas.</p>	Cuenta 6ª, de 04.06.09
25-09	08.05.09	BCN	Solicitar a Ud. un estudio comparativo del sistema de compra de armamento de las diferentes ramas de la Fuerza Armadas de Chile, con indicación de las últimas modificaciones.	Cuenta 5ª, 14.05.09

28-09	15.05.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. que remita copia de la carta enviada por el entonces Ministro de Defensa Nacional, señor Edmundo Pérez Yoma, al Ministro de Defensa belga, el día 10 de mayo de 1994, la que no figura en el expediente original de la Investigación Sumaria Administrativa, remitido por la Fuerza Aérea a esta Comisión.	Cuenta 6ª, de 04.06.09
30-09	15.05.09	Ministro RR.EE.	Solicitar, por vuestro intermedio, al Director de Asuntos Jurídicos de esa Cancillería señor Claudio Troncoso Repetto, que tenga a bien informar si sigue perteneciendo a la Corporación de Estudios Estratégicos que dirige el ex Ministro de Defensa señor Patricio Rojas.	Cuenta 6ª, de 04.06.09
31-09	15.05.09	Ministro RR.EE.	Solicitar a US., que tenga a bien informar en detalle sobre el procedimiento adoptado por esa Cancillería con los exhortos cursados por el Ministro en Visita del "caso Mirage" Omar Astudillo, con indicación de la fecha en que fueron recibidos por ese Ministerio y la fecha en que fueron remitidos a los países destinatarios.	Cuenta 6ª, de 04.06.09
33-09	04.06.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. que, en sesión secreta, entregue todos los antecedentes relativos a la adquisición de armamento, contenidas en las actas del Consejo Superior de Defensa Nacional, correspondientes al año 1994.	---
34-09	04.06.09	Ministro RR.EE.	Solicitar a US., que tenga a bien remitir el listado completo de las visitas oficiales realizadas a Bélgica, a partir de 1992, con la individualización completa de todos sus integrantes.	Cuenta 11ª, 30.07.09
35-09	04.06.09	Ministro Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que remita un detalle completo de todas las transferencias de fondos efectuadas en los años 1993 y 1994 por la oficina de esa institución en Londres, con indicación del destinatario	Cuenta 11ª, 30.07.09
36-09	04.06.09	Ministro de Justicia	Solicitar a US. que remita los siguientes antecedentes, respecto de la Corporación de Estudios Estratégicos, dirigida por el ex Ministro de Defensa Nacional, don Patricio Rojas: a) Copia del acto administrativo que concede personalidad jurídica a la corporación; b) Copia de los estatutos de la misma; c) Copia de la reforma a los estatutos de la corporación, en caso de que existieran; d) Copia de las actas de las asambleas, las cuentas y memorias aprobadas; e) Copia de los libros de contabilidad, de inventarios y de remuneraciones y toda clase de informes que obren en poder de ese Ministerio; f) Copia de los balances semestrales, y g) Copia de las actas en que se elija nuevo directorio y nómina del directorio vigente.	Cuenta 19ª, 27.10.09

40-09	09.06.09	Ministro de Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que tenga a bien remitir el listado completo de las visitas oficiales realizadas a Bélgica, a partir de 1992, con la individualización completa de todos sus integrantes.	Cuenta 10, 09.07.09
41-09	11.06.09	Ministro de RR.EE.	Solicitar oficialmente, por vuestro intermedio, la documentación que tenga la Oficina Central de Represión de la Corrupción de Bélgica, respecto de la operación de venta de los aviones Mirage belgas a nuestro país.	Cuenta 11ª, 30.07.09
42-09	11.06.09	Ministro de RR.EE.	Solicitar a US. que remita a ésta todos los antecedentes de que disponga, respecto del viaje realizado a Londres en 1993, por los entonces Ministro de Defensa Nacional, don Patricio Rojas y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Ramón Vega, incluyendo, especialmente, el objeto, la comisión fiscal, viáticos y gastos en que pudo incurrir la embajada de nuestro país en Inglaterra, con motivo del mismo.	Cuenta 11ª, 30.07.09
43-09	11.06.09	Ministro de Defensa	solicitar a US. que remita a ésta todos los antecedentes de que disponga, respecto del viaje realizado a Londres en 1993, por los entonces Ministro de Defensa Nacional, don Patricio Rojas y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Ramón Vega, incluyendo, especialmente, el objeto, la comisión fiscal, viáticos y gastos en que pudo incurrir la embajada de nuestro país en Inglaterra, con motivo del mismo.	Cuenta 9ª, 02.07.09 Cuenta 17ª, 08.10.09
44-09	11.06.09	Ministro de RR.EE.	solicitar a US. que informe si el embajador en Bélgica, en la época de la compra de los aviones Mirage por parte de nuestro país, señor Sergio Pizarro Mackay, puso en conocimiento de esa Cancillería la situación que se estaba viviendo en relación con la empresa SABSCA.	Cuenta 11ª, 30.07.09
45-09	11.06.09	Ministro de Defensa (Fach)	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que remita un detalle completo de todas las transferencias de dineros efectuadas a partir de 1991, por la oficina de esa institución en Londres, cualquiera que sea el destinatario.	Cuenta 10, 09.07.09
46-09	11.06.09	Ministro de Defensa (Fach)	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que remita un detalle completo de todas las transferencias de fondos efectuadas por la oficina de esa institución en Londres, cualquiera que sea el destinatario, entre los años 1981 y 1990.	Cuenta 10, 09.07.09
52-09	09.07.09	Ministro de Defensa (Fach)	solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que informe acerca de la incineración de la documentación sobre las transferencias de fondos de la Misión Aérea de Chile en Londres, desde 1981 a 1996 y si existe algún antecedente o respaldo de la misma.	Cuenta 12ª, 06.08.09

53-09	09.07.09	Contralor General de la República	solicitar a Ud. que informe acerca de la incineración de la documentación sobre las transferencias de fondos de la Misión Aérea de Chile en Londres, desde 1981 a 1996 y si existe algún antecedente o respaldo de la misma.	Cuenta 12ª, 06.08.09
54-09	09.07.09	Tesorerera General de la República	solicitar a Ud. que informe acerca de los giros realizados a la Fuerza Aérea de Chile y a la Misión Aérea de Chile en Londres, desde 1981 a 1996.	Cuenta 17ª, 08.10.09
55-02	13.07.09	Ministro de Defensa (Fach)	solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que informe a través de qué banco se efectuaron las transferencias de fondos de la Misión Aérea en Londres y el número de la cuenta corriente correspondiente, durante los años 1994 a 1996.	Cuenta 11ª, 30.07.09
57-09	30.07.09	Pdte. Cámara Diputados	Solicitar a US. se sirva recabar el acuerdo de la Sala, para prorrogar en 40 días el plazo concedido a esta Comisión, a fin de poder finalizar su investigación y recibir oportunamente los antecedentes que ha requerido en el ejercicio de su cometido.	Cuenta 12ª, 06.08.09
58-09	30.07.09	Senador Eduardo Frei	Oficiar a US., a fin de que pueda dar respuesta por escrito de las preguntas que se le formulan según cuestionario que se adjunta.	Cuenta 17ª, 08.10.09
62-09	07.08.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. un análisis de flujo de los giros de dineros de la Agregaduría de la Fuerza Aérea, entre enero de 1993 a enero de 1995.	Cuenta 17ª, 08.10.09
63-09	07.08.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. todos los antecedentes acerca del proceso de adquisición de los tanques "Leopard I" y el detalle de las personas que participaron en el mismo.	Cuenta 17ª, 08.10.09
64-09	07.08.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. que informe si existe una investigación respecto del proceso de adquisición de los tanques "Leopard I".	Cuenta 15ª, 03.09.09
65-09	07.08.09	Ministro Defensa	solicitar a US. toda la información entregada por el Comandante en Jefe del Ejército respecto de la adquisición de los tanques "Leopard I".	
67-09 68-09 69-09	13.08.09	Ministro Defensa Ministro Hacienda Tesorería General	solicitar a US. que informe acerca de en qué forma, cuándo, a quién y dónde se pagó la suma de cinco millones de dólares, que figura en el decreto de fecha 7 de abril de 1995, denominado imputaciones tramo C, que complementa el decreto supremo matriz N°7-A, de 1 de marzo de 1994, relativo a la adquisición del sistema de armas Mirage Mirsip Plus.	-- Cuenta 15ª, 03.09.09 (M. Defensa) -- Cuenta 17ª, 08.10.09 (Tesorera de la República)
70-09	13.08.09	Tesorería General de la República	Reiterar a Ud. el oficio N° 054-09, de 9 de julio del año en curso	Cuenta 17ª 08.10.09
73	24.08.09		solicitar, por vuestro intermedio, al Secretario General del Consejo Superior de la Defensa Nacional, que informe respecto de las siguientes materias: a) Si en las actas del Consejo Superior de la Defensa Nacional (CONSUDENA) de abril, mayo y junio de 1994 existe constancia acerca de la solicitud de la Fuerza Aérea de Chile y decisión del Ministro de Defensa Nacional para modificar la estructura de los contratos autorizados por el Decreto N°	Cuenta 17ª, 08.10.09



			<p>7A, de 1 de marzo de 1994, al tenor de la carta enviada por el Ministro de Defensa de Chile, al Ministro de Defensa de Bélgica, de 10 de mayo de 1994, y la respuesta de este último de 1 de junio de 1994. Lo anterior teniendo en vista la declaración del Ministro de Defensa de 7 de mayo de 2009 que dice de la siguiente forma: <i>“en un momento dado, la Fuerza Aérea de Chile, para simplificar las cosas, pidió que en vez de tener un contrato con Sabca y un contrato con el Ministerio de Defensa, se hiciera un solo contrato, a lo cual contesté afirmativamente –fue una petición que se hizo a través del CONSUDENA- mandé un oficio propuesto también por esta gente, al Ministro belga, señalando que se accedía”</i>.</p> <p>b) Si los decretos Nos 21 A, de 28 de septiembre de 1994, que adelanta el pago del equipamiento adicional, de 5 millones de dólares al cuarto trimestre de 1994; y el decreto 8 A, de 7 de abril de 1995, que amplía la glosa de autorización de pago a proveedores extranjeros o nacionales, pudiendo pagar en el país o en el exterior los referidos 5 millones de dólares por equipamiento adicional, se encuentran respaldados en dichas actas del CONSUDENA</p>	
--	--	--	--	--

## 2.- Oficios Comisión investigadora Compra tanques Leopard I

N°	Fecha	Destino	Materia	RESPUESTA
63-09	07.08.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. todos los antecedentes acerca del proceso de adquisición de los tanques “Leopard I” y el detalle de las personas que participaron en el mismo.	Cuenta 17ª, 08.10.09
64-09	07.08.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. que informe si existe una investigación respecto del proceso de adquisición de los tanques “Leopard I”.	Cuenta 17ª, 08.10.09
65-09	07.08.09	Ministro Defensa	Solicitar a US. toda la información entregada por el Comandante en Jefe del Ejército respecto de la adquisición de los tanques “Leopard I”.	Cuenta 17ª, 08.10.09
75-09	03.09.09	Ministro Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe del Ejército, que remita copia de las actas del Comité de Adquisiciones de esa Institución, relativas a la compra de los tanques Leopard I-V.	Cuenta 17ª, 08.10.09
76-09	03.09.09	Ministro Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe del Ejército, que remita los antecedentes sobre la composición del Comité de Adquisiciones del Ejército que decidió la adquisición de los tanques Leopard I-V.	Cuenta 17ª, 08.10.09

77-09	03.09.09	Ministro Defensa	Solicitar, por vuestro intermedio, al Comandante en Jefe del Ejército, que remita los nombres de los oficiales que realizaron la inspección de los tanques Leopard belgas y holandeses, cuyos informes fueron sometidos a consideración del Vice Comandante en Jefe del Ejército de la época, General Guillermo Garín, en su calidad de Presidente del Comité de Adquisiciones de dicha Institución.	Cuenta 17ª, 08.10.09
-------	----------	------------------	--	----------------------

## **V.- CONSIDERACIONES DE LAS CONCLUSIONES Y PROPOSICIONES APROBADAS POR LA COMISIÓN.**

La Comisión aprobó por 5 votos a favor y 3 en contra, las conclusiones y proposiciones formuladas por la señora Cristi, doña María Angélica y los señores Arenas, don Gonzalo; Cardemil, don Alberto; Monckeberg, don Cristián; Salaberry, don Felipe y Uriarte, don Gonzalo, cuyas consideraciones son las siguientes:

### **A.- Caso Mirage.**

#### **1.- Conclusiones generales sobre responsabilidades penales, civiles, administrativas y políticas involucradas en la adquisición de aviones Mirage a Sabca y el Gobierno de Bélgica en julio y agosto de 1994.**

A.- El trabajo de la Comisión fue extenso y se enfrentó a un cúmulo de dificultades que no impidieron formarse una idea clara acerca de la participación política y técnica, de altas autoridades del país en esta reprochable adquisición de material para la Defensa, conocido como compra de aviones Mirage.

B.- Se deja constancia que la Comisión no tuvo acceso a la investigación judicial que lleva adelante el Ministro Omar Astudillo, quien se encuentra considerablemente adelantado en la averiguación de la verdad y determinación de responsabilidades penales relativas a éste negociado, siendo tarea de esta Comisión determinar las responsabilidades políticas asociadas a este episodio. Además, el poder acceder cierta información que se llevó adelante en Bélgica, permitió un poco más de claridad, en una investigación que en general no contó con la colaboración esperada de muchos invitados a la Comisión.

En esa línea varios declarantes, se asilaron, además, en su obligación de guardar silencio en relación a los antecedentes aportados al proceso judicial.

Otros, simplemente, se negaron a concurrir alegando su condición de particulares, no sujetos a la jurisdicción fiscalizadora de la Comisión.

Por otra parte, la incineración de los documentos relativos al caso, ha impedido verificar si las copias de los instrumentos de respaldo que ha podido conocer la Comisión son o no los fidedignos de la época, es decir, si

corresponden efectivamente a los que causaron y autorizaron los pagos respectivos a la empresa Sabca.

Por todas estas consideraciones serán los tribunales de justicia los que determinen las responsabilidades penales, civiles y administrativas envueltas en este escándalo.

A mayor abundamiento, la Comisión acuerda enviar el legajo completo de todas sus sesiones, actas y documentos al Sr. Ministro en Visita.

C.- Con todo, han quedado establecidas fuera de toda duda razonable, las responsabilidades políticas y la negligencia de los ex Ministros de Defensa Patricio Rojas y Edmundo Pérez Yoma, así como la del ex Presidente Eduardo Frei Ruiz Tagle, respecto del negativo compromiso del honor y el buen nombre del país, así como del respeto debido a su Constitución y sus leyes, que han sido circunstancia y consecuencia del negocio de compra de aviones Mirage a la empresa Sabca y al gobierno de Bélgica, que culminó entre julio y agosto de 1994; SEGÚN LOS CUATRO REPROCHES QUE SE INDICARÁN.

**2.- PRIMER REPROCHE: La adquisición de los Mirage fue una decisión adoptada por motivaciones de proximidad política con el Gobierno belga de la época, tramitada en un tiempo inusualmente breve y anormal de transición entre dos administraciones del mismo partido y carente de suficiente análisis respecto de las alternativas desechadas, circunstancias todas que terminaron provocando grave daño al prestigio de la Fuerza Aérea y Estado de Chile.**

A.- La trama política de éste negocio se empieza a gestar con los viajes del Presidente Aylwin y una numerosa comitiva, y de Eduardo Frei, Senador y Presidente de la DC, a Bélgica, en septiembre de 1991 y Febrero de 1992, respectivamente. Continúa con el viaje de Rojas y Vega a Londres en 1993, y se amarra en Chile entre diciembre de 1993 y los primeros días de marzo de 1994, siendo Frei Presidente electo y Pérez Yoma Ministro de Defensa *in pectore*, a 10 días del traspaso formal del poder entre Aylwin y Frei, en pleno verano chileno, y con una tramitación legal y burocrática efectuada en tiempo record.

A su vez Jacques Lefebvre, cuyo suicidio dejaría al descubierto los papeles sobre las coimas pagadas por este negocio a militares y civiles chilenos, viaja a nuestro país, varias veces y precisamente, entre 1992 y 1993.

B.- En todos estos procesos de tratativas que culminaron con la dictación del presunto DS N°7, que autorizó la compra de los aviones Mirage, diez días antes del cambio de gobierno, se aprecia nítidamente el protagonismo del entonces Ministro de Defensa, Patricio Rojas y del entonces Comandante en Jefe de la Fach, Ramón Vega, siendo por ello sus responsabilidades políticas activas, directas, evidentes, obvias e innegables.

C.- Resulta de interés el hecho de que nunca se haya señalado a la Comisión en forma clara, cuál fue la finalidad del viaje de ambos aludidos a Londres, ni quiénes estuvieron presentes en la reuniones efectuadas el 20 de noviembre en esa ciudad.

Sin embargo, el hecho que poco después, según sus dichos a la Comisión, se ordenara al entonces agregado de la Fuerza Aérea chilena en Londres, genera (R) Patricio Rojas, depositar la suma de US\$15 millones de la cuenta de la agregaduría a un banco belga, a disposición de Sabca, refiere claramente que el sentido principal del viaje a Londres fue, precisamente, cerrar el negocio de la compra de aviones Mirage.

La Comisión se ha formado convicción de que después del mentado viaje la recepción de la oferta formal por escrito fue una especie de *trámite ritual*. Por ello, no extraña que al día siguiente que se emitiera la carta de intenciones de compra, que a su turno aceptaba la oferta de venta de los aviones, apareciera dictado el decreto supremo 7A, que autorizaba la compra. Todo ello, faltando sólo diez días para que concluyera el mandato del Presidente Aylwin, y, consecuentemente, cesaran las funciones como Ministro de Defensa de Patricio Rojas.

D.- En virtud de lo expuesto, con los antecedentes reunidos hasta ahora podemos señalar con certeza, independiente y más allá de la resolución de la justicia, que en el proceso de compra de los aviones Mirage hubo evidencias claras de corrupción.

La justicia criminal ha establecido preliminarmente – esto es, sin que exista aún sentencia condenatoria ejecutoriada, que hubo pago de coimas a las personas o familiares de los oficiales, Ramón Vega, Jaime Estay, Luis Boltón y Florencio Dublé, de parte de sociedades relacionadas con la empresa Sabca. Este hecho, de ser cierto -lo que quedará establecido en la sentencia judicial final– implica un incumplimiento gravísimo de los deberes y obligaciones del ex Comandante en Jefe y de ex altos oficiales, que han defraudado la confianza que la sociedad ha depositado en ellos, afectando el prestigio de la Fuerza Aérea.

E.- Asimismo, se ha establecido que esas mismas sociedades entregaron la suma de tres millones de dólares a Barolomé Dezerega, el año 1994, colaborador político estrecho de Patricio Rojas, y de hecho, padre de Alejandro Dezerega, quien fue asesor directo de Rojas en el Ministerio Defensa, siendo las explicaciones que han trascendido acerca de la causa de ese pago verdaderamente inverosímiles, importando este hecho una evidencia que pone al menos un manto de dudas acerca de la participación de Patricio Rojas en esta operación.

F.- Los gravísimos hechos narrados por el general Ríos en su testimonio a la Comisión, y la coincidencia de la cifra que se le ordenó cancelar con el monto de las comisiones ilegales pagadas por la empresa Sabca a militares y civiles chilenos, dentro de la trama de corrupción que analizamos debe ser, como está siendo, investigada exhaustivamente por la justicia. Su testimonio ha introducido

en la Comisión la duda legítima si los documentos que se han recibido respaldando los pagos a Sabca son fehacientes.

G.- Respecto de don Eduardo Frei Ruiz -Tagle, es del todo inverosímil que en su calidad sucesiva de Presidente y Senador de la DC, candidato presidencial oficialista, Presidente electo, y finalmente Presidente en ejercicio, durante todo el periodo que va desde 1992 hasta 1995, durante los cuales realizó cuatro viajes a Bélgica - no haya sido informado y no haya dado su aceptación expresa a una operación cuantiosa que debía desarrollarse en plenitud durante su mandato.

En este proceso de confirmar y ratificar la decisión de compras y llevar adelante el negocio de los Mirage, la voluntad de Frei Ruiz -Tagle se aprecia en enero de 1994, durante el viaje de su próximo Ministro de Defensa, Edmundo Pérez Yoma y el General Osvaldo Vega a Inglaterra, oportunidad en la que se desecha una oferta alternativa de Gran Bretaña, para la adquisición de los aviones Jaguar en vez de los Mirage, confirmándose de esta forma el negocio con Sabca.

Posteriormente a estos hechos el ex Presidente Frei viaja a Bélgica dos veces en 1995, encontrándose el trato con Sabca en pleno régimen y desarrollo.

H.- En cuanto a don Edmundo Pérez Yoma, es un hecho acreditado su alto grado de conocimiento del proceso de renovación de aviones por parte de la FACH.

Comprueba lo anterior que en enero de 1994, poco antes que asumiera como Ministro de Defensa de Eduardo Frei y que se dictara el Decreto 7<sup>a</sup>, por Patricio Rojas, pero habiéndose recibido ya la oferta formal de venta, (en diciembre de 1993), viajó a Londres con Vega, precisamente para reunirse con proveedores de aviones.

Según versiones de Vega, en esa oportunidad y fecha, se desechó una oferta alternativa de Gran Bretaña para la adquisición de los aviones Jaguar en vez de los Mirage belgas. Parece evidente que el sentido de ese viaje fue confirmar esa compra, otorgar públicamente su visto bueno y dar seguridades de que no revocaría el negocio una vez instalado en defensa. No se ve otra razón lícita para que una persona que aún no asume en propiedad un cargo se involucre en decisiones que deberá tomar formalmente meses después.

Asimismo, el ex Premier israelí de visita en Chile, el año 1994, insistió ante el Presidente Frei, en la posibilidad de venta de aviones de procedencia israelí, lo que fue reconocido por el propio ministro Pérez Yoma ante la Comisión

Posteriormente, ya en pleno ejercicio de la presidencia de Frei y de Edmundo Pérez en el Ministerio de Defensa, se renegocian los términos del negocio con Bélgica y la empresa Sabca, mediante tratos directos entre él y el ministro Delacroix, cambiándose el rol de la empresa Sabca, quien en definitiva actuó como vendedora, adelantándose cuantiosos pagos, y cambiándose el contenido del Decreto 7A, culminando todo con la firma de los contratos en julio y

agosto de 1994, donde queda formalmente comprometida la responsabilidad política de la administración Frei en Defensa.

**3.- SEGUNDO REPROCHE: La adquisición de los Mirage a la empresa Sabca, públicamente cuestionada en Bélgica por prácticas corruptas fue una decisión imprudente, que comprometió el buen crédito del país y facilitó la infracción de la Constitución y las leyes, por la vía de la recepción vergonzante de coimas y comisiones ilegales.**

A.- Durante todo el periodo que va desde la elección de Eduardo Frei Ruiz –Tagle como Presidente de Chile en adelante, tanto él como su Ministro de Defensa Edmundo Pérez Yoma, no pudieron menos que conocer, saber o tener noticias específicas de las graves acusaciones que involucraban a Sabca y a políticos de la DC y socialistas del gobierno belga, por faltas a la probidad, y la entrega y recepción de coimas y comisiones ilegales en las operaciones de compra y venta de armamento que realizaba.

Tal situación revestía en Europa el carácter de progresivo escándalo público, incluyendo suicidios, homicidios y defenestraciones políticas.

B.- En tales condiciones, no podemos calificar menos que una negligencia, tanto del Presidente de la República como su Ministro de Defensa, el haber persistido e incluso renegociado una operación factible de cancelar sin daño para el país, e incluso, lo que es más delicado, actuar para mejorar el rol de Sabca en el negociado, que en definitiva terminó actuando derechamente como vendedora y pagadora de comisiones legales e ilegales.

Tal imprudencia facilitó la entrega de coimas a familiares e incluso a oficiales de la FACH y a civiles de la DC cercanos al gobierno de la época, cuyas características y destinos finales determinará la justicia.

De esta forma, se hizo así efectiva la conclusión del suicidado general Lefevre, organizador de la operación de venta de los aviones, en orden a que las coimas debían dirigirse a pagar al “dispositivo militar” que participaría en el testeo técnico del material adquirido, y al “dispositivo político” que debía tomar las decisiones de adquirirlo.

C.- Por otro lado - conforme informó expresamente la diputada belga que declaró ante la Comisión, el hecho que la empresa Sabca comprara los aviones a Bélgica, en la mitad del precio en que luego esos mismos aviones fueran, poco después, vendidos a nuestro país, es una evidencia palpable de la alta rentabilidad y ganancia que tuvo la referida empresa Sabca en esta operación, el que resultaba extraordinariamente beneficioso, para la vendedora, incluso pagando coimas de varios millones de dólares a los civiles y militares chilenos involucrados en la misma.

**4.- TERCER REPROCHE: La posterior actitud negligente del ex Presidente don Eduardo Frei Ruiz Tagle y su ministro de defensa don Edmundo Pérez Yoma, para investigar las faltas a la probidad, denunciadas en la compra de los aviones Mirage, tanto en Chile como en Bélgica.**

A.- Supone también una responsabilidad del ex Presidente Eduardo Frei y del ex Ministro de Defensa Edmundo Pérez Yoma, el haber desechado con imprudente laxitud las primeras denuncias de corrupción en la compra de aviones Mirage recibidas en 1997 de parte del entonces Diputado Nelson Ávila.

Tal imprudencia se connota por el escándalo en alza que producían las denuncias acerca de las operaciones de Sabca en Europa, y las sucesivas crisis políticas que produjeron en ese país, especialmente entre los aliados políticos del ex Presidente, y que eran un caso comprobado cuando don Eduardo Frei viajó a Bélgica en dos oportunidades.

B.- La responsabilidad política del entonces Presidente Eduardo Frei se hace más evidente y activa, cuando autoriza, de hecho y derecho, suscribir los contratos de compra de los aviones Mirage, modificando las cláusulas y disposiciones del Decreto Supremo dictado por su antecesor, mejorando la posición de Sabca.

No hay más de dos opciones; o conoció del escándalo que envolvía a Sabca en Bélgica y aún así persistió en suscribir los contratos de compra de aviones Mirage, lo que es grave; o ignoró, o no tuvo noticias de la calidad ética de la empresa y los agentes del gobierno con los cuales estaba negociando, lo que también es grave en un conductor.

A nuestro juicio, es imposible que don Eduardo Frei no supiera del escándalo de corrupción que involucraba a la Democracia Cristiana belga y a la empresa Sabca, a los cuales había adquirido costosos aviones. Esto, por cuanto, en su calidad de Presidente de Chile viajó dos veces a Bélgica el año 1995, ocasiones en las cuales, forzosamente, debió tener noticias del escándalo de corrupción que involucraba a sus proveedores.

C.- Es obligación del Presidente y los Ministros resguardar el honor y la seguridad de la nación y cumplir y hacer cumplir la Constitución y la leyes. En las circunstancias descritas, don Eduardo Frei y don Edmundo Pérez no cumplieron con su deber de dar un tratamiento enérgico, prolijo y riguroso a las denuncia de corrupción que se le hicieron llegar oportunamente por fiscalizadores responsables. Una investigación exhaustiva y rigurosa, tanto en el propio gobierno como en la FACH, habría evitado los bochornos posteriores que han debido sufrir las instituciones republicanas y los propios ex Presidente y ex Ministro aludidos.

D.- Por otro lado, la ausencia de voluntad absoluta del Senador Eduardo Frei, en orden a aceptar la invitación de la Comisión Investigadora, demuestra una poca valoración del esfuerzo de la Cámara de Diputados para descubrir la verdad acerca de una trama de corrupción, en un proceso de compra de armas ocurrido durante su gobierno.

**5.- CUARTO REPROCHE: Aceptar la operación dentro del Ministerio de Defensa de la Corporación de Estudios Estratégicos, como dispositivo organizado por ex funcionarios del Ministerio de Defensa del gobierno de Aylwin, para captar recursos fiscales e internacionales y seguir ejerciendo influencia en la toma de decisiones de esa cartera.**

A.- La Comisión conoció de cuantiosos pagos del Ministerio de Defensa, a través de la Subsecretaría de Guerra, disfrazados de contratos y estudios entre 1997 y 2007. El informe final N°133, de 4 de Noviembre de 2009, emitido por la Contraloría General de la República, establece con claridad los ilícitos que pueden revestir el carácter de delitos, cometidos mediante ésta verdadera caja pagadora en que se transformó el Ministerio de Defensa con esta Corporación, la mayoría militantes de un determinado partido político.

B.- La eventual utilización de dicha corporación como receptora de coimas y comisiones ilegales ligadas a la operación de compra de los Mirage, está siendo, y deberá seguir siendo investigada por la justicia.

**B.- Caso Leopard.**

Sobre este capítulo de la materia objeto de la competencia de vuestra Comisión, ésta ha considerado necesario hacer presente la imposibilidad de arribar a alguna conclusión, ante la falta de colaboración de todos y cada uno de los actores involucrados en estos hechos, quienes alegando la radicación del conocimiento de los mismos en los Tribunales de Justicia, se negaron, en forma sistemática, a concurrir a prestar testimonio. La excepción la constituye la presencia del ex Vice Comandante en Jefe del Ejército, General Guillermo Garín quien, en su calidad de Presidente del Comité de Adquisiciones de dicha Institución, entregó todos los antecedentes de que disponía sobre la materia.

Asimismo, se hace necesario dejar constancia que el Ejército, a través de su Jefe del Estado Mayor, General de División señor Juan Miguel Fuente-Alba y del Director de Fábricas y Maestranzas del Ejército, General de Brigada señor Antonio Cordero, aportó el máximo de antecedentes sobre el proceso de adquisiciones del material del Ejército, las normas actuales que rigen dicho proceso, los fundamentos de la adquisición de la plataforma Leopard 1V, los detalles contractuales que existieron a la fecha, tanto de Famae con RDM y las razones por las cuales actúa Famae en esta operación.

Finalmente, y no obstante la falta de antecedentes sobre la materia, vuestra Comisión estimó necesario hacer presente la necesidad de que los procesos de adquisición de material bélico para todas y cada una de las ramas de las Fuerzas Armadas, se realice bajo la existencia de una normativa que garantice la transparencia y la eficiencia del proceso, reconociendo la especial naturaleza de reserva e importancia de las materias relativas a la Defensa Nacional.



## VI.- CONSIDERACIONES QUE SIRVAN DE BASE A LAS CONCLUSIONES O A LAS PROPOSICIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

Por 3 votos a favor y 5 en contra se rechazaron las conclusiones y proposiciones formuladas por los señores Duarte, don Gonzalo; Insunza, don Jorge; Meza, don Fernando; Rossi, don Fulvio; Silber, don Gabriel y Tarud, don Jorge, cuyas consideraciones son las siguientes:

1° Que esta Comisión Especial, de acuerdo al mandato formulado por el pleno de la Corporación, tiene por cometido investigar ***“las presuntas comisiones indebidas que se habrían pagado en el marco de la compra de 25 aviones Mirage que el gobierno chileno hizo a Bélgica”*** y ***“hechos similares acontecidos en la adquisición de los tanques Leopard”***

2° Que para evacuar el informe de rigor, ésta Comisión ha debido interiorizarse, desde luego, en los hechos objeto de su cometido, pero además, en el marco institucional, constitucional, legal y reglamentario, es decir, en el marco jurídico-normativo que regula la compra de armas y material bélico, pasando por las distintas etapas y procedimientos, desde aquellos donde es planteada una determinada necesidad, en este caso de adquisición de aviones y tanques; las instancias de decisión política y estratégica, los distintos órganos que participan en las diferentes etapas, la formulación de requerimientos, la recepción y evaluación técnica de las ofertas, hasta la suscripción de los contratos y su posterior fase cumplimiento. Ello, por cuanto es deber de esta Comisión, calificar la adecuación de los hechos a las normas que regulan la adquisición de material bélico, con miras a establecer, en primer lugar si hubo pago de comisiones, quiénes recibieron dichos pagos y si es lícito recibir comisiones en este tipo de transacciones.

3° Que las comisiones investigadoras, como dispositivo constitucional a través del cual la Cámara de Diputados ejerce sus facultades fiscalizadoras, tienen por finalidad establecer y –eventualmente- hacer efectivas las responsabilidades políticas de aquellas personas susceptibles de ser acusadas constitucionalmente a través del denominado “juicio político”, donde la Cámara de Diputados acusa y el Senado resuelve la acusación. El principio de legalidad de las actuaciones de los órganos del Estado, (conforme al cual cada órgano, previamente investido de la respectiva autoridad, sólo puede desarrollar sus competencias dentro de las esfera de atribuciones establecida, ya sea en la Constitución o en las leyes) impide a esta instancia parlamentaria (por no ser materia de nuestra competencia) pronunciarse acerca de otro tipo de responsabilidades que, eventualmente, pudieren surgir con motivo de la investigación, como son las responsabilidades civiles, administrativas o incluso de orden penal. Al Congreso Nacional, por expresa disposición constitucional, le está prohibido en caso alguno, ejercer funciones judiciales, avocarse causas pendientes, revisar los fundamentos o contenido de sus resoluciones o hacer revivir procesos fenecidos, de manera que la investigación sólo puede tener por objetivo, en último término, hacer efectivas las responsabilidades políticas.

4° Que, hechas las prevenciones anteriores, y entrando en la materia producto de nuestra investigación, con respecto a la compra de los aviones Mirage, es preciso

tener presente que la necesidad del Estado de Chile de reemplazar la flota aviones Hawker Hunter, adquiridos en 1968, planteada con anterioridad entre los años 1986 y 1987, surgió definitivamente durante el año 1992, luego de conocerse un informe elaborado por el General, hoy en retiro, don Ramón Vega Hidalgo, denominado “plan de repotenciamiento y desarrollo de la flota aérea chilena” en el que se constata el cumplimiento de la vida útil de los referidos aviones y su pronta e inminente obsolescencia, luego de casi 3 décadas de uso y más de 20 mil horas de vuelo; situación que generaría -como de hecho ocurrió- una seria situación de vulnerabilidad, a partir de febrero del año 1994, cuando ninguno de los aviones Hawker Hunter permanecía operativo, cuestión que debía ser resuelta cuanto antes.

5° Que la decisión político-estratégica de reemplazar los aviones Hawker Hunter, atendidas las razones explicadas precedentemente, fue adoptada bajo la Administración del ex Presidente Patricio Aylwin, por la denominada “**estructura superior de la defensa**”; concepto teórico-doctrinario que explica el modo en que se articulan los distintos órganos que al interior de los países participan, por expreso mandato constitucional o legal, del diseño político-estratégico de la defensa nacional.

6° Que en el caso de nuestro país las competencias político-estratégicas, y por ende la estructura superior de la defensa se conforma, en primer lugar y por expresa norma constitucional, por el Presidente de la República, quien de acuerdo con lo dispuesto en el número 17 del artículo 32 de la Carta Fundamental, tiene la atribución especial de “disponer de las fuerzas de aire, mar y tierra, organizarlas y distribuirlas de acuerdo con las necesidades de la seguridad nacional”; y en segundo lugar, por disposición de la ley N°13.196, por el Consejo Superior de la Defensa Nacional –CONSUDENA-, órgano presidido por el Ministro de la Defensa e integrado por los Ministros de Hacienda, de Relaciones Exteriores y los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, que proyecta, organiza y decreta las adquisiciones de armas, equipamiento y en general de todo el material bélico que nuestro país compra de conformidad con las normas de la ley N°13.196, reservada del cobre.

7° Que la decisión político-estratégica adoptada inicialmente en orden reemplazar los aviones Hawker Hunter, no debe ser confundida con la firma del Decreto que autoriza la suscripción del respectivo contrato de compraventa, las formas de pago y otras materias. En efecto, la decisión político-estratégica sólo acoge la necesidad planteada, en este caso por el entonces Comandante en Jefe de la FACH, General Ramón Vega, en orden a reemplazar los aviones, abriéndose a partir de ese momento, una etapa dentro del proceso que consiste en definir, sobre la base de un presupuesto determinado, qué aviones adquirir para el reemplazo de los Hawker Hunter.

8° Que a partir de la decisión político-estratégica de reemplazar los aviones Hawker Hunter, se inicia una etapa, de público conocimiento, en la cual el Estado de Chile evalúa, sobre la base de distintas ofertas, las también distintas opciones técnicas que ofrece el mercado mundial. Atendido que el presupuesto de aquéllo entonces limitaba a nuestro país a la compra de material usado, se evaluaron

aviones usados que ofrecían los gobiernos de distintos países: ingleses, israelíes, suecos, suizos, nigerianos y belgas.

9° Que a fines del año 1993 el embajador de Bélgica en nuestro país le pidió una entrevista al entonces Ministro de Defensa don Patricio Rojas, en cuya ocasión le entregó una carta que contenía una propuesta formal de venta de aviones belgas modernizados, que correspondían a los Mirage Mirsip, que finalmente adquirió el Estado de Chile.

10° Que la oferta recibida por el representante del Gobierno belga, fue remitida para su evaluación técnica al entonces Comandante en Jefe de la FACH don Ramón Vega Hidalgo, quien, de acuerdo con la estructura institucional de nuestro país, es el órgano que comunica la recomendación técnica de qué aviones comprar. Dicha evaluación técnica fue evacuada a través del Oficio N° 20/94 del día 28 de febrero de 2009, donde se comunicó al Poder Ejecutivo la necesidad de urgente reemplazo de los aviones Hawker Hunter, ya que no quedaba a esa fecha ninguno de los mencionados aviones operativos, realizando una única recomendación de adquirir los aviones Mirage que ofrecía el Gobierno belga, por tratarse de la mejor opción en términos técnicos y económicos.

11° Que la Fuerza Aérea de Chile es el órgano técnico asesor cuya opinión, en definitiva, es la que prima al momento de adoptar la decisión de qué aviones comprar. En efecto, tal como lo señalara el ex Ministro de Defensa, don Edmundo Pérez Yoma, quién era Ministro al momento de la suscripción del contrato de compraventa de los aviones Mirage, interrogado acerca de si la compra era un buen negocio para Chile, respondió que *“la información que recibió provenía del organismo técnico asesor, que era la Fuerza Aérea”* agregando que *“...Es muy difícil saber si un avión es barato o caro, porque hay una gigantesca cantidad de componentes, como, por ejemplo, la aviónica... cada avión es distinto, por lo cual hay que hacer un análisis absolutamente claro de qué ofrece cada avión y cuáles son sus capacidades técnicas de ataque y de defensa.”* Luego, agregó que *“La Fuerza Aérea recomendó comprar esos aviones, el ministro de la época dictó los decretos correspondientes, reglamentó la manera en que debía hacerse y delegó la ejecución del contrato, como es la costumbre en todas las compras que hacen las fuerzas armadas chilenas, en manos de la Fuerza Aérea de Chile, específicamente en su comando logístico o en la agregaduría en Londres....”*

12° Que una vez evacuado el informe de la Fuerza Aérea por medio del entonces Comandante en Jefe, el General, hoy en retiro, don Ramón Vega Hidalgo, el Presidente de la República junto a los Ministros de la Defensa y de Hacienda decretaron, con el número 7ª, del día 1 de marzo de 1994, la autorización para que el Comandante en Jefe de la FACH invirtiera 114 millones de dólares, por intermedio del Comandante del Comando Logístico de la Institución y/o por el Jefe de la Misión Aérea en Londres, en la adquisición de material de vuelo, suministros y equipamiento adicional al MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, FUERZA AÉREA DE BÉLGICA Y A LA SOCIEDAD ANÓNIMA BELGA DE CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS (SABCA) Y AL GENERALE BANK DE BÉLGICA.

13° Que el referido Decreto 7ª, del día 1 de marzo de 1994, no sólo se limitó a autorizar la inversión, sino que estableció las condiciones bajo las cuales se autorizaba la contratación, tanto con el Ministerio de Defensa y la Fuerza Aérea Belga, como con SABCA y el Generale Bank. En efecto, el Decreto, luego de autorizar la inversión en los términos ya explicados en el considerando precedente, en su primer numeral -de 6-, en tres letras -A, B y C- estableció los montos, el plazo, un período de gracia, los intereses y el pago contado (pie) respecto de las dos operaciones principales, esto es, con respecto a la compra de aviones y el convenio de crédito con el Generale Bank. A su turno, y calificada como una operación opcional, el decreto configuró las cláusulas que debían incluirse en el contrato si es que -además- se invertía en equipamiento adicional. Finalmente, el Decreto contempla varias otras autorizaciones, como aquellas que autoriza a la Tesorería General de la República a girar los montos comprometidos.

14° Que el sistema chileno de contratación pública, como ocurre respecto de todos los países con sistemas democráticos occidentales, de separación de poderes, responde a una estructura donde el Estado manifiesta su voluntad de adquirir derechos y obligaciones a lo largo de todo un proceso reglado y estricto. En efecto, el Estado, a diferencia de las personas naturales, cuya voluntad se manifiesta básicamente mediante su aceptación expresa, ya sea por medio del lenguaje verbal, escrito o incluso de señas, por una cuestión de evidente naturaleza, carece de esta básica prerrogativa de manifestación de voluntad. Por ello, es que la manera en que el Estado de Chile expresa su consentimiento, es a través de un proceso, donde cada uno de los órganos cumple una determinada labor dentro de una cadena de actos administrativos, en la que el acto base sirve de justificación al siguiente, y así en forma sucesiva. De esta modo, además, es posible controlar la acción de la administración del Estado, evitando las arbitrariedades y excesos de cada órgano, pues a su vez cada eslabón de la cadena, es decir, cada órgano a través de sus actos administrativos, sirve al mismo tiempo de control de los anteriores y los posteriores. Chile es un República democrática donde rige un Estado de Derecho, precisamente, y entre otras características, porque la administración, tanto del Estado en sí, de cada uno de los poderes u órganos constitucionalmente autónomos, como respecto de los bienes fiscales, responde a una lógica de controles, tanto internos como externos. Finalmente se debe considerar que en Chile, los órganos del Estado actúan validamente, previa investidura regular de sus funciones, y en el ámbito de su competencia.

15° Que el proceso de compra de los aviones Mirage, objeto de nuestro estudio, debe ser analizado desde la perspectiva anotada precedentemente, es decir, sobre la base del cumplimiento de cada una de las fases necesarias para que finalmente se suscriba el contrato por medio del cual el Estado adquiere derechos patrimoniales, que en términos simples equivale a la propiedad sobre los aviones Mirage, y las correlativas obligaciones, fundamentalmente, de pagar el precio. Como ya se ha visto, el punto de partida, que luego termina con la suscripción - básicamente- de los contratos de compraventa y el convenio de crédito del Generale Bank, es la constatación de la necesidad de reemplazar los antiguos aviones Hawker Hunter, según resolución (acto administrativo) contenida en el Acta N° 579 del Consejo Superior de Defensa Nacional. A este acto le siguen otra serie de actos de menor entidad, entre los cuales encontramos el oficio por medio

del cual le es comunicada formalmente al Comandante en Jefe de la FACH, la oferta, también formal, enviada por el Canciller belga a nuestro Ministro de la Defensa. A éste acto, le sigue el oficio N° 20/94, de 28 de Febrero de 1994, del Comandante en Jefe de la FACH por medio del cual evacua la recomendación técnica de adquirir los aviones Mirage ofrecidos por el gobierno Belga, como única opción. Siguiendo la cadena de actos administrativos destinada a manifestar el consentimiento de nuestro país para la compra de los aviones Mirage, nos encontramos el Decreto 7<sup>a</sup>, del día 1 de marzo de 1994, suscrito por el Presidente de la República y los Ministros de Defensa y de Hacienda, por medio del cual se autoriza, bajo determinadas condiciones, a contratar con el gobierno belga, con SABCA y el Generale Bank. Este decreto es especialmente importante, porque en él se encuentran todos los elementos para configurar el contrato, siendo éste último sólo la consecuencia lógica y necesaria de su antecedente.

16° Que el sistema de compras de armas y material bélico chileno, en norma alguna contempla o permite a quienes intervienen en las distintas etapas, el cobro o pago de comisiones.

POR TANTO, con el mérito de lo expuesto, cabe concluir lo siguiente:

1. Que siendo el mandato otorgado por el pleno de la Cámara de Diputados, establecer si hubo pago de comisiones indebidas en la compra de 25 aviones Mirage que el gobierno chileno hizo a Bélgica, ésta Comisión ha podido establecer, de los antecedentes recopilados y, en especial, de las declaraciones de los Generales en retiro de la FACH, Jaime Estay Viveros, Florencio Dublé Pizarro y Patricio Ríos, y del Coronel en retiro de la FACH, Luis Bolton Montalvo, que existen a lo menos presunciones fundadas, graves y concordantes que permiten establecer el pago de comisiones a favor de los referidos ex oficiales, lo que constituirían hechos que revisten caracteres de delito, por lo que, de conformidad a lo establecido en el artículo 76 de la Constitución Política de la República, éste Poder del Estado deberá abstenerse de emitir un pronunciamiento al respecto, ya que además éstos mismos hechos están siendo materia de investigación judicial.

2. Que siendo la finalidad de las investigaciones desarrolladas por esta rama del Poder Legislativo establecer responsabilidades constitucionales, es preciso señalar que éstas sólo se pueden hacer efectivas mientras la autoridad susceptible de incurrir en este tipo de responsabilidad se encuentre en funciones, o transcurridos 3 ó 6 meses después de haber cesado en sus cargos, en su caso. Puesto que los hechos materia de investigación tuvieron lugar hace varios años atrás, no será posible hacer efectivas las eventuales responsabilidades.

3. Que sin perjuicio de lo anterior, ésta Comisión pudo establecer que tanto las decisiones político estratégicas, como los decretos por medio de los cuales el Estado de Chile dispuso la compra de los Aviones Mirage, se adoptaron durante el gobierno del ex Presidente de la República don Patricio Aylwin, siendo Ministro de la Defensa Nacional el señor Patricio Rojas.

4. Que aún cuando las responsabilidades penales son de carácter individual, y en consecuencia cada persona sólo responde por sus actos, es posible advertir por

parte del ex Ministro de la Defensa Nacional, señor Patricio Rojas, cierto grado de responsabilidad constitucional, ya que en su calidad de Jefe Superior de la Secretaría a su cargo, de haber adoptado simples medidas de carácter administrativo, habría podido detectar la comisión de los hechos ilícitos, cuya sanción hoy corre riesgo de no aplicarse, producto de la prescripción de las acciones penales.

5. Que de los antecedentes económicos investigados, no se aprecia perjuicio fiscal alguno, ya que, aún cuando no queda del todo claro el origen de los dineros con que fueron pagadas las comisiones, sí es claro que éstas no salieron de las arcas fiscales chilenas. Chile se obligó a pagar determinadas cantidades de dinero, manifestando su voluntad dentro de un proceso reglado y estricto, lo que posteriormente se cumplió con la firma de los respectivos contratos y el posterior - íntegro y oportuno- cumplimiento de los mismos.

#### **VII.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS.**

De acuerdo con lo prevenido en el artículo 301 del Reglamento de la Corporación, se deja constancia de lo siguiente:

1.- Por acuerdo de la Comisión, forman parte de las conclusiones y recomendaciones aprobadas, las consideraciones que les sirven de fundamento.

2.- Se acordó la remisión del presente informe a S.E. la Presidenta de la República.

**VIII.- Se designó DIPUTADO INFORMANTE al señor CARDEMIL, don Alberto.**

Acordado y tratado según consta en las actas correspondientes a las sesiones de los días 7, 9 y 30 de abril; 7 y 14 de mayo; 4, 11 y 18 de junio; 2, 9 y 30 de julio; 6 y 13 de agosto; 3 y 10 de septiembre; 8, 13 y 27 de octubre; 3 de noviembre y 22 de diciembre de 2009 y 5, 12 y 19 de enero del presente año, con la asistencia de las señoras Cristi, doña María Angélica; Pascal, doña Denise y Soto, doña Laura y los señores Arenas, don Gonzalo; Bertolino, don Mario; Bobadilla, don Sergio; Cardemil, don Alberto; Correa, don Sergio; Díaz, don Eduardo; Duarte, don Gonzalo; Insunza, don Jorge; Meza, don Fernando; Monckeberg, don Cristián; Monckeberg, don Nicolás; Olivares, don Carlos; Recondo, don Carlos; Rossi, don Fulvio; Salaberry, don Felipe; Schilling, don Marcelo; Silber, don Gabriel; Sule, don Alejandro y Uriarte, don Gonzalo.

Asistieron, además, los señores Accorsi, don Enrique; Aguiló, don Sergio; Alvarado, don Claudio; Ascencio, don Gabriel; Delmastro, don Roberto; Eluchans, don Edmundo; Encina, don Francisco; Enríquez-Ominani, don Marco; Errázuriz, don Maximiano; Espinoza, don Fidel; Farías, don Ramón; Fuentealba, don Renán; Girardi, don Guido; Hales, don Patricio; Hernández, don Javier; Jarpa, don Carlos Abel; Lorenzini, don Pablo; Masferrer, don Juan; Moreira, don Iván; Paredes, don Iván; Pérez, don José; Sabag, don Jorge; Sepúlveda, don Roberto; Valenzuela, don Esteban; Von Mühlenbrock, don Gastón y el H. Senador, don Nelson Ávila.

\*\*\*\*\*

Sala de la Comisión, a 19 de enero de 2010.

  
JUAN PABLO CALLEGUILLOS JARA  
Abogado Secretario de la Comisión

## Í N D I C E

<b>I.- Competencia de la Comisión, al tenor del acuerdo de la Cámara de Diputados que ordenó su creación.</b>	<b>001</b>
<b>II.- Antecedentes Generales</b>	<b>001</b>
<b>III.-Relación del trabajo desarrollado por la Comisión en el cumplimiento de su cometido y exposiciones de las personas que concurrieron.</b>	<b>006</b>
<b>1.- Caso Mirage</b>	
a) Ex Ministro de Defensa Nacional, don Patricio Rojas	007
b) Ex Comandante en Jefe de la FACH, General Ramón Vega	018
c) Ex Ministro de Defensa Nacional, don Edmundo Pérez Yoma	032
d) General(R) de la FACH, don Jaime Estay	043
e) General(R) de la FACH, don Florencio Dublé	048
f) Coronel(R) de la FACH, don Luis Bolton	049
g) Senador Nelson Ávila	050
h) Diputada belga, Juliette Boulet	059
i) Ex Comandante en Jefe de la FACH, General Patricio Ríos	065
j) Ex Comandante en Jefe de la FACH, General Ramón Vega	077
k) Ex Ministro de Defensa Nacional, don Edmundo Pérez Yoma	085
l) Ex Ministro de Defensa Nacional, don Florencio Guzmán	098
<b>2.- Caso Leopard</b>	
a) Jefe del Estado Mayor del Ejército, General de División, señor Miguel Fuente-Alba y el Director de Fábricas y Maestranzas del Ejército, General de Brigada, señor Antonio Cordero	102
b) Ex Vicecomandante en Jefe del Ejército, General Guillermo Garín	115
c) Ex Ministro de Defensa Nacional, don Edmundo Pérez Yoma	131
d) Señores Pedro Del Fierro y Héctor Salazar	133
<b>IV.- Oficios despachados y documentos recibidos por la Comisión en el marco de su investigación.</b>	<b>140</b>
<b>V.- Consideraciones que sirvan de base a las conclusiones o a las proposiciones aprobadas por la Comisión.</b>	<b>146</b>
<b>VI.- Consideraciones que sirvan de base a las conclusiones o a las proposiciones rechazadas por la Comisión.</b>	<b>153</b>
<b>VII.- Constancias reglamentarias.</b>	<b>158</b>
<b>VIII.- Diputado Informante.</b>	<b>158</b>

\*\*\*\*\*