

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE REUNIR ANTECEDENTES SOBRE ACTOS DE LOS ORGANISMOS COMPETENTES EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES DE LA LÍNEA AÉREA ESTATAL VENEZOLANA CONVIASA EN CHILE, POR EVENTUALES ACTOS DE TERRORISMO DE SUS INTEGRANTES, CEI 10.

ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 4, LEGISLATURA 370ª, CELEBRADA EN LUNES 21 DE NOVIEMBRE DE 2022, DE 13.30 A 15.00 HORAS.

SUMA

Se recibió en audiencia a la Directora Nacional de Aduana, señora Alejandra Arriaza.

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

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

I. ASISTENCIA

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

Asistieron, de manera telemática, las diputadas integrantes de la Comisión señoras Emilia Schneider Videla y Catalina Pérez Salinas.

Concurren, en calidad de invitados, la Directora Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb, acompañada de los señores Rodrigo Díaz Alegría, Director Regional Metropolitano de Aduana, y Jorge Acevedo Karlezi, Subdirector Jurídico (s).

II. ACTAS

El acta 2ª se dio por aprobada por no haber sido objeto de observaciones. El acta 3ª se puso a disposición de los diputados y diputadas integrantes de la Comisión.

III. CUENTA

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

1.- Correo electrónico de confirmación de asistencia de la Directora Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza.

2.- Correo electrónico de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), excusando la asistencia del Director General, e informando que asistirá en su representación el señor Subdirector de Inteligencia, Crimen Organizado y Seguridad Migratoria, Prefecto General señor Luis Silva Barrera y el Prefecto Aeropuerto señor Cristián Sáez Aguilera.

IV. ORDEN DEL DÍA

Recibir en audiencia a la Directora Nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb.

Concurrió acompañada de los señores Rodrigo Díaz Alegría, Director Regional Metropolitano de Aduana, y Jorge Acevedo Karlezi, Subdirector Jurídico (s).

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

V. ACUERDOS

1.- OFICIAR a la Dirección Nacional de Aduana con el objeto que remitan un informe detallado sobre el protocolo de fiscalización utilizado en el vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, y si ha sido el mismo aplicado en todos los vuelos anteriores de la misma aerolínea.

2.- INVITAR a la empresa Nuevo Pudahuel, concesionaria del aeropuerto Arturo Merino Benítez, a fin de que se refiera al objeto del mandato de la Comisión.

3.- REITERAR invitación al Director General de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), señor Sergio Muñoz Yáñez, a la próxima sesión ordinaria.

4.- OFICIAR a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) con el objeto que informe la dotación efectiva de personal autorizada por ley; la dotación efectiva existente en la actualidad e información desagregada de esta última, respecto a su calidad de planta, honorario y contrata.

El detalle de lo obrado en esta sesión queda registrado en un archivo de audio digital, conforme a lo dispuesto en el artículo 256 del Reglamento¹.

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

CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

¹ <https://www.democraciaenvivo.cl/player.aspx?id=3561&name=PROGC019457.mp4>

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE FISCALIZAR LOS
ACTOS DE LOS ORGANISMOS COMPETENTES EN RELACIÓN CON LAS
OPERACIONES DE LA LÍNEA AÉREA ESTATAL VENEZOLANA CONVIASA EN
CHILE, POR EVENTUALES ACTOS DE TERRORISMO DE SUS INTEGRANTES

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:

(Presencial y vía telemática)

Sesión 4^a, celebrada en lunes 21 de noviembre de 2022,
de 13:30 a 15:00 horas.

Preside el diputado Andrés Jouannet.

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

Concurren, en calidad de invitados, la directora nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza Loeb, acompañada de los señores Jorge Acevedo y Rodrigo Díaz.

TEXTO DEL DEBATE

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

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

El acta de la sesión 2^a se declara aprobada.

El acta de la sesión 3ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario dará lectura a la Cuenta.

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

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

Siguiendo con el Orden del Día, quiero saludar a la directora nacional de Aduanas, señora Alejandra Arriaza, y a quienes la acompañan, señores Jorge Acevedo y Rodrigo Díaz.

Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar a todos los presentes y a quienes están en forma telemática.

Haré una presentación respecto de cuáles han sido las competencias y las funciones que ha cumplido Aduanas respecto de la llegada y fiscalización de este vuelo en particular, que está mandatado por esta comisión. Traemos algunos videos para mostrarles cuál es nuestra operación.

El control y fiscalización de Aduanas en materia de tráfico aéreo internacional tiene que ver con las mercancías que son transportadas a través de vía aérea, por personas, en la medida que transportan mercancías que le acompañan, por ejemplo, su equipaje, ya sea de mano o el que va en las bodegas de los aviones.

Esta facultad tiene como principal relación revisar que se cumpla con la normativa internacional, específicamente, que no se produzcan tráficos ilícitos, que no ingresan al país mercancías que están prohibidas o que cumplan con la norma aquellas que están sujetas a ciertas restricciones y, por otro lado, que se paguen los derechos e impuestos correspondientes.

La recepción de vuelos internacionales en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez parte primero con una autorización por

parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC, por supuesto, de aquellos que están habilitados. Después de eso, Aduanas recibe la información de los vuelos que están autorizados a operar en el aeropuerto y su itinerario.

Por lo tanto, Aduanas realiza una fiscalización de ellos, ya sea en la cabina, en las bodegas, y del equipaje que traen los pasajeros y de las mercancías que pudieran venir en la bodega; una vez que están autorizados para que puedan operar en el país. Eso significa que Aduanas, en el caso de este vuelo, además de la fiscalización a los pasajeros y su mercancía, visitó también el vuelo para su fiscalización en cuanto a la mercancía y las bodegas que le correspondían en la operación.

Es importante recordar que en el aeropuerto internacional de Santiago se hace la fiscalización en losa de lo que es la carga y las bodegas de los aviones; por lo tanto, Aduanas, además de otros organismos que tienen sus propias facultades para la fiscalización de otras materias, asiste a la losa para hacer la fiscalización correspondiente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Vamos a solucionar los problemas de visualización de la presentación.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, en la presentación informaré cuáles son las actividades que desarrolló específicamente Aduanas respecto de la llegada del vuelo de la aerolínea Conviasa al Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB).

Entre los años 2021 y 2022 ingresaron al país diecinueve vuelos de esta aerolínea. La autorización de los vuelos es realizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil

(DGAC), con participación de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), que otorga las autorizaciones internacionales de vuelo.

Aduanas recibe la información diariamente de la llegada y salida de estos tipos de vuelos mediante correo electrónico, enviado por el concesionario del aeropuerto y, asimismo, se recibe la información oficial de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Todos los vuelos fueron, principalmente, de pasajeros y sus equipajes no consideraron la autorización para el transporte de carga internacional y no consideraron carga tampoco en sus bodegas; por lo tanto, solo fueron de pasajeros y equipaje.

El vuelo 3790, en particular, de 22 de junio de 2022, llegó con 89 pasajeros que portaban 99 maletas, que es lo que corresponde a la declaración de vuelo.

En la imagen se observa, en general, el proceso de llegada de aeronaves. Primero -como les dije-, cada vuelo cuenta con una autorización entregada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), respecto de la cual se presenta una declaración general, que es la que aparece ahí.

-Hablan varias personas a la vez.

Por lo tanto, al llegar esta autorización, Aduanas asiste, sobre todo, en los vuelos no regulares, como en este caso, que no es un vuelo de itinerario permanente, por lo tanto, se asiste a la fiscalización del vuelo y se inspecciona la aeronave, tanto su bodega como como cabina. Por supuesto, esto va acompañado de un manifiesto internacional de la carga, cuando hay carga, o del equipaje que se lleva en bodega principalmente, así como también una declaración de los pasajeros que fiscalizamos.

En la cabina del avión se revisan físicamente asientos, compartimientos de equipaje -de mano que van en cabina-, baños, cocinas y cabina del pilotaje.

En bodega se revisa específicamente la zona donde va normalmente la carga, pero también la carga de equipaje, los

contenedores o los bultos que pudieran estar ahí, los cuales deben coincidir con lo que está declarado por el vuelo. Esa es la declaración general que hace la nave y que está autorizada.

La revisión termina con la emisión de un documento, que es un acta de revisión de aeronave, emitida, en este caso, para este vuelo en particular. En la diapositiva está la imagen digital de esa declaración que se emitió. La emite y la firma el funcionario de Aduanas que, además, hace la inspección física de la nave.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, cuando revisan la aeronave por protocolo, ¿certifican o chequean las identidades de los tripulantes?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, específicamente no chequeamos identidades en particular, porque las tripulaciones son verificadas por el Servicio Nacional de Migraciones, específicamente por el área de extranjería de la Policía de Investigaciones de Chile. Chequeamos el equipaje que lleva la tripulación y lo que llevan en cabinas. Se chequea si la tripulación va a bajar a tierra o no para verificar su equipaje o escanearlo.

En este caso, la tripulación no bajó a zona tierra, o sea, no hicieron legalmente ingreso al país. Por ende, permanecieron en la aeronave y, por lo tanto, no nos corresponde la verificación de identidad.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- ¿Hay información de cuántas personas eran finalmente?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Sí, en cuanto a la

tripulación, eran 17 tripulantes. Las identidades se toman de la lista de pasajeros.

A nosotros no nos corresponde la verificación de las identidades, pero sí tenemos la declaración que se hizo de la nave, de quienes asistían en el vuelo: 89 pasajeros y 17 tripulantes.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Por su intermedio, entiendo que se revisa físicamente la cabina de la aeronave y los espacios de equipaje de mano. Pero, ¿qué pasa con la basura, con todos los elementos desechables? Esos contenedores, ¿son revisados por Aduanas? ¿Podría bajarse algo en un contenedor de basura e ingresar a Chile?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Efectivamente, lo que es basura y desperdicios en general de las aeronaves tienen un procedimiento que es de declaración y fiscalización. Se verifica, en cualquier tipo de aeronave y cualquier tipo de operaciones, lo que se saca como basura o desperdicio y tiene una fiscalización efectiva, así como todo lo que pueda bajarse de las naves, que pueda ir a reparaciones o como operatoria normal, sea equipamiento u otro. Ya se suba alimentación o se bajen los desperdicios y basura, estos son fiscalizados por nuestros servicios.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, por su intermedio, ¿uno podría tener la seguridad de que ningún elemento que salga de la nave hace ingreso a Chile sin la revisión de Aduanas?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Efectivamente, todo lo que sale de una aeronave en general -no solo de estas-, es controlado y fiscalizado en Aduanas, de acuerdo a su riesgo. Todo está declarado y tiene un paso a través de los puntos de

control aduanero. Todas las puertas del aeropuerto en su precinto tienen fiscalización y control aduanero.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señora directora, por su intermedio, ¿hacen algún tipo de control de las cosas con las que entran o salen los trabajadores del aeropuerto, al comienzo y término de su jornada?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Tenemos controles en todos los accesos y salidas del aeropuerto. Tenemos declaraciones y hacemos fiscalizaciones sobre la base de control de riesgo de los bolsos personales o vehículos de quienes trabajan en el aeropuerto. Además, se tiene un control, desde el punto de vista de Aduanas, sobre todos aquellos que trabajan en bodegas, en almacenes donde hay cargas sujetas a la fiscalización y jurisdicción aduanera.

También, todas las puertas cuentan con un control de seguridad de acuerdo a lo dispuesto por seguridad del aeropuerto, que está a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Nosotros hacemos control y seguridad de la mercancía que está bajo nuestra fiscalización.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tengo un par de preguntas, a partir de la pregunta del diputado Francisco Undurraga.

Uno pudiera entender que tenemos una unidad especializada en el tema basura, porque son muchos los aviones que llegan y, naturalmente, es mucha basura la que dejan estos aviones. ¿Hay una unidad especializada en basura? ¿Cómo funciona eso?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, en particular, Aduanas tiene un control de la zona primaria en general, y lo que se hace es un tratamiento en el aeropuerto de Santiago.

Hay procedimientos que están aprobados por nuestro servicio, de antes, que están dentro de la zona primaria, que está dispuesto además por un tema de tratamiento de basura y residuos que pudieran ser peligrosos para la salud y que están dispuestos por la coordinación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Adicionalmente, hay algunos que van a vertederos, que están controlados por la Dirección Regional Metropolitana.

Quiero dejar el detalle principal de aquello a nuestro director regional de Aduana Metropolitana, Rodrigo Díaz, quien nos acompaña y puede contar con más detalles cómo opera nuestra unidad operativa.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, en el primer informe del subsecretario del Interior, Manuel Monsalve, ¿cuántas maletas dijo que habían ingresado? No eran 99.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No estoy seguro, diputado, pero creo que eran 89; no eran 99.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Creo que un poco más, porque la discusión surgió en relación con el número de maletas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- El informe que tenemos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es que habrían ingresado 450 maletas y se habrían ido 550 maletas, pero también -podemos revisar las grabaciones- no estoy seguro de la información que nos entregó el subsecretario Manuel Monsalve, es decir, si eran 89 o 99 maletas.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- En todo caso, esas 450 maletas no cuadran ni con 89 ni con 99.

No estoy haciendo un juicio de valor a su gestión, señora Arriaza, ¿pero ustedes dieron la información a los organismos, una vez que la requerimos, o fue la Policía de

Investigaciones de Chile (PDI) o el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, en cuanto a las mercancías y equipaje acompañado por pasajeros, hacemos el conteo y la fiscalización de acuerdo a la declaración general de la aeronave. Además, verificamos en terreno que se trataba de 89 pasajeros y 99 maletas que estaban en contenedores. Había tres contenedores con maletas y había otros vacíos. Esto va acorde, además, a la declaración general de la nave; nosotros verificamos que concuerden los dos aspectos.

Respecto del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), este tiene facultades, además hacen una fiscalización de la nave en materia de control fitosanitario, para asegurar la fumigación de la nave, y el equipaje que se baja, aquellos que lleven una declaración de algún componente orgánico u otro que se requiera.

Por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), esta tiene la declaración general de la aeronave y también recopilan su información. La Policía de Investigaciones (PDI), específicamente, en lo que tiene que ver con migraciones y pasajeros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, para entender bien, cuando usted habla de 99 maletas, ¿son 99 bultos o hay equipaje de mano adicionalmente a esos 99?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- En la declaración son 99 maletas en total, cuyo equipaje, denominado facturado, va en bodegas. El equipaje de mano está solamente sometido a un

control de pesaje y al control de las normas de aeronáutica civil, específicamente por seguridad aérea.

Respecto del equipaje de mano, se baja y se fiscaliza a través de los escáneres y también lo que viene facturado. Pero las 99 maletas corresponden al equipaje facturado que venía en bodega.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, por su intermedio, ¿debo entender que no se contabiliza la cantidad de maletas o mochilas que pasan por equipaje de mano, en cuanto a procedimiento habitual?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, el procedimiento habitual se fiscaliza completo. No lleva una declaración en general de equipaje, pero cada pasajero tiene, de acuerdo con las normas de aeronáutica, una cantidad de equipaje con un peso límite, lo cual está en las normas de Aeronáutica, y se fiscaliza y se escanea lo que pasa por equipaje de mano en general, después de la bajada del avión de cada pasajero.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- En la misma línea de lo planteado por los diputados Sánchez y Undurraga, ¿en el caso de este avión se escanearon todos bolsos de mano?

De acuerdo con lo que usted me acaba de decir, que en un vuelo de estas características lo normal es que se inspeccionen naturalmente las maletas o bultos facturados, que son las maletas que vienen abajo y también se escanean la maletas o bultos que traen los pasajeros en la mano.

En el caso de este vuelo, usted acaba de señalar que se escanearon todas las maletas y bultos de mano de los pasajeros de este vuelo. ¿Eso es así?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, sí. Se escanearon todos los equipajes de mano y también los equipajes facturados que venían en bodega.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Lo consulto, porque a veces vuelo y puede ser que para el caso de los vuelos "normales" no me han escaneado los bultos de mano. Hay veces que me escanean y otras veces puedo salir directamente, porque el SAG, aleatoriamente, es el que dice a quién se le escanea. No lo digo ahora que soy diputado, sino que antes también me pasó.

¿Estamos ciento por ciento seguros que en este caso se escanearon todas las maletas de mano?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, sí, en este caso se escanearon las maletas de mano y las de equipaje facturado.

Quiero comentar algo importante. Nosotros tenemos perfilamiento de riesgo, de acuerdo con el tipo de vuelos o itinerarios. En este caso, al no ser de itinerario permanente está sometido a otro nivel de revisión por riesgo. Se cumplen protocolos distintos en los casos de riesgos de los vuelos de itinerarios, que son de más bajo riesgo y sobre todo de aquellos, dependiendo de donde provengan, porque los riesgos a los que estamos sometidos en cada vuelo son distintos.

Adicionalmente, hoy existe una declaración voluntaria. Tenemos canales verdes y canales rojos, donde las personas pueden declarar voluntariamente si traen algo que esté sometido a algún tipo de control. Ese control puede ser tributario, que es en el caso nuestro; de control de alguna norma en particular que quieran declarar ante Aduanas; también está la declaración de moneda cuando portan en el equipaje dinero sobre 10.000 dólares, y en el caso de lo fitosanitario, que quizá lo tenemos más en mente de que haya un perfilamiento.

Tenemos un perfilamiento por tecnología no invasiva y tanto el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) como nosotros tenemos una selección por canes detectores, que es distinto al de origen orgánico, que es propio al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), y lo que tiene que ver con nuestra materia son canes detectores de drogas, de dinero, de armamento, de explosivos y otras materias, como cigarrillos, y otras que son propias del contrabando.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, por su intermedio, aprovechando esa aclaración, directora, ¿cuál fue la evaluación de riesgo que hicieron en este caso? O sea, ¿qué nivel de riesgo consideraron que tenía este vuelo y cuáles son los criterios que habitualmente aplican para hacer esa evaluación de riesgo?

Quiero saber si por procedimiento ustedes tienen que informar a los otros servicios involucrados, entendamos DGAC, la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) y la PDI, la evaluación de riesgo que ustedes hacen de cada uno de estos vuelos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Complemento la pregunta del diputado Sánchez que me parece interesante. ¿Ustedes hacen la evaluación de riesgo o la hace la PDI o cada servicio hace su propia evaluación de riesgo?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, efectivamente, cada servicio tiene facultades asociadas a la operación y, por lo tanto, hacemos nuestra verificación de riesgo. Principalmente, este caso tenía que ver con un vuelo de riesgo para nosotros; uno, porque es una aerolínea de vuelos no regulares, por lo tanto, no de itinerario y por supuesto que esto tiene que ver con el origen de las operaciones de acuerdo con los niveles de riesgo, específicamente cuando hay riesgos certeros de tener algún tipo de tráfico ilícito que se pueda dar por itinerario, correspondiente a la aeronave. Por ejemplo, en este caso,

drogas u otros aspectos que pudieran ser relevantes de la posibilidad de tráfico ilícito.

En cuanto a la comunicación con otros servicios, nosotros desarrollamos esta fiscalización desde el punto de vista aduanero; por lo tanto, son los riesgos aduaneros los que se miden, específicamente tráfico de ilícitos, mercancías prohibidas y respecto del pago o de la posibilidad de que se esté vulnerando, algún tipo de contrabando específicamente para evadir el pago de tributos de impuestos de cualquier tipo.

En este caso, solamente coordinamos cuando esto tiene impacto en algún otro tipo de mercancías. Por ejemplo, cuando detectamos, de acuerdo con esta fiscalización, droga, efectivamente, que haya un hallazgo de droga, notificamos al fiscal y este nos indica con qué policía debemos trabajar el hallazgo correspondiente.

En relación con los contrabandos, esa materia es aduanera y lo que se hace es una incautación, se levanta cadena de custodia y todos los procedimientos que corresponden a Aduanas.

Nosotros estamos en el ingreso legal al país; por lo tanto, esto no tiene un mayor impacto en operaciones de la aeronave, salvo que nosotros encontremos algún ilícito relacionado con la cabina o con la nave, donde nos comunicamos con el órgano correspondiente, que es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), de la incautación o retención, por ejemplo, el medio de transporte, en este caso podría ser el avión, por algún ilícito u otro que sea necesario iniciar acciones de alguna investigación o de algún otro procedimiento en materia aduanera de desarrollar.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, me gustaría saber si informaron al resto de los servicios involucrados y, también aprovecho de complementar, el hecho de que ustedes hayan identificado este vuelo como de riesgo alto, ¿qué medidas

concretas tomaron? ¿Destinaron mayor personal a la inspección? ¿Hicieron otro tipo de inspecciones complementarias que no se hacen habitualmente? Lo pregunto para entender las implicancias de esa evaluación de riesgo alto. Concretamente, ¿ustedes hacen esta información una vez que identifican un vuelo de riesgo alto? ¿Comunican esto a la PDI, a la DGAC o la Junta de Aeronáutica Civil (JAC)?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, al ser un vuelo de riesgo alto, ello implica que nosotros vamos y revisamos todos los aspectos de la nave físicamente. Es una facultad que se desarrolla en cuanto al riesgo. No todos los vuelos son inspeccionados físicamente, por lo tanto, se determina a inspectores y fiscalizadores que asisten a la nave, se suben a la cabina y revisan hasta las bodegas del avión.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Disculpe, señora Arriaza. La pregunta del diputado Sánchez es si para este caso destinaron mayor cantidad de personas.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Sí, una mayor cantidad de personas. Por lo menos, dos que revisan cabinas y demás aspectos, y otras dos en bodega, específicamente para la fiscalización.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Eso afecta o es normal?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Normalmente, se hace la recepción de una nave en forma documental o física, solo con lo exterior. Efectivamente, se destina personal especial, el cual sube a la nave e ingresa a las bodegas. Eso es adicional respecto del riesgo en general.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, tanto para este caso como para lo general en este tipo de naves que no son

habituales, ¿se destinan dos personas a cabina y dos personas a bodega?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Así es, el equipo que va y revisa. Además, nos comunicamos con los demás equipos que suben. Por ejemplo, en este caso, se coordina con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), porque se indica que se va a revisar cabina y bodega antes de darle la autorización de desembarcar y desembarcar equipaje.

Por lo tanto, se informa a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y se coordina la inspección, porque también hacen inspección de cabina el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y otros organismos que pudieran determinarlo. Por ejemplo, durante la pandemia, hubo fiscalización del personal de salud, que determina de acuerdo al riesgo el acceso a la aeronave y se coordina con ellos. Aeronáutica sí está enterada cada vez que determinamos un vuelo de alto riesgo, porque se hace esta fiscalización.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- En esa misma línea, usted señaló que este había sido señalado como un vuelo de alto riesgo y que por eso, en el fondo, se le hace un control extra en términos de las maletas y la cabina. En ese sentido, ¿para todos los vuelos de esta empresa fue el mismo tratamiento desde 2021 a la fecha?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Dejaré el detalle de esa información.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No me lo dé ahora, señora Arriaza. No hay que olvidar que hubo un oficio. En mi caso, antes de que el avión aterrizara, solicité al Ministerio del Interior y Seguridad Pública que pusiera atención en este avión. Entonces, puede haberse producido por eso, espero que no. No tiene por qué darme el detalle ahora, pero sí que nos indique si para los vuelos anteriores hubo el mismo tratamiento, cuál es el tratamiento para este tipo de vuelos en general y si ello es permanente, porque, según ustedes,

puede ser que en algunos vuelos anteriores no haya significado un riesgo ni haya tenido la misma inspección.

Por eso, quisiéramos tener el detalle de todos los vuelos de esa aerolínea.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, ¿el peso de las maletas era normal? ¿Eran maletas de 23 o 25 kilos, que es lo habitual, o venían con mucho exceso de kilos?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, contamos con material de apoyo en videos e imágenes de las maletas para que lo puedan ver.

Respecto de lo primero, vamos a remitir el detalle de la fiscalización, por cuanto sí se fiscalizaron físicamente y la mayoría de los vuelos -no todos- se determinaron de alto riesgo.

En cuanto al equipaje de los viajeros, eran maletas normales y en su mayoría contenían ropa o artículos asociados a un viaje de este tipo.

En términos de la cantidad, es bastante regular a la cantidad de pasajeros, es decir, una maleta por viajero o un poco más cuando van con menores. Por lo tanto, la cantidad de maletas, su peso y el tipo de artículos que llevaban, siendo escaneados todos ellos, es bastante regular al tipo de vuelo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, ¿a qué se refiere con este tipo de vuelo?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, quiero

precisar que se trata de vuelos principalmente de pasajeros, en los cuales se lleva un equipaje de mano. Son vuelos en los cuales no hay carga asociada, por lo tanto, uno siempre establece que el equipaje es asociado al tipo de viaje. Entonces, cuando uno ve gente que se traslada, el equipaje está asociado específicamente a ropa y a artículos electrónicos personales, principalmente un computador personal y equipos de comunicación, y al equipaje regular del pasajero que está normado como parte del viaje, como ropa, artículos personales, artículos de trabajo, computador personal, reproductor de sonido, etcétera.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- ¿Podríamos concluir que se trata típicamente de gente que viene de turismo o que residía en Chile y que vuelve del período estival o de vacaciones?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Yo no podría determinarlo por el tipo de equipaje que llevan. Lo que sí puedo decir es que, de los artículos y las maletas escaneadas, la mayoría era ropa. Si había otros artículos, estos decían relación con implementos personales, como un computador. No podría decir si se relaciona con temporada estival o con residencia permanente.

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

Tiene la palabra el señor Rodrigo Díaz.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Señor Presidente, tenemos un video que muestra la revisión que hicimos en la cabina del avión y el desembarque de los equipajes. Como pueden ver, se aprecian algunos funcionarios de Aduanas en la manga del avión.

-Se exhibe video.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Explíquenos qué está pasando en ese momento, porque hay una persona en silla de ruedas.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Se aprecia que el funcionario de la empresa Agunsa que [...] y el que entrega la [...] al funcionario y la revisa. Luego de eso, da la autorización para que desciendan los pasajeros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Cuál es el señor de Agunsa?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- El de chaqueta anaranjada.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perfecto.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- [...] ni siquiera al *counter*, sino que a la puerta de la manga de salida del avión.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Hasta la puerta de la manga.

Tiene la palabra el diputado Luis Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, nuestro invitado señaló que al comienzo, cuando sacaban al caballero en silla de ruedas, lo hacía el funcionario de la empresa que operaba este vuelo. ¿A qué se refiere con operar? Porque quien opera el vuelo es la compañía Conviasa o quien corresponda.

Por otra parte, quiero saber si existen cámaras con visión hacia la entrada de la manga, donde se quedan estas trabajadoras de tripulación de la línea aérea.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Rodrigo Díaz.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Señor Presidente, la empresa presta servicios logísticos a la aeronave. Presta servicio de los carros que mueven las maletas, contrata el combustible, si necesita, y una serie de otros aspectos logísticos, como el retiro de basura, etcétera. Es todo el apoyo logístico que requiere el avión para ingresar y, después, para volver a volar.

Respecto de la segunda consulta, no tengo los videos de dónde permanecieron estas personas de la aerolínea, pero la concesionaria del aeropuerto tiene cámaras por todo el sector y, sin duda, las tienen en ese sector donde está el registro de los pasajeros que van a salir.

Ahora bien, una vez que se revisa el avión, se hace el desembarco de todo el equipaje y es trasladado al terminal de pasajeros. Luego, el equipaje es cargado en el sistema BHS, que es un sistema de movimiento automático de maletas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Cuando usted dice que se revisa el avión, ¿son esos dos funcionarios que revisaron el avión?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Así es.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Cuánto demoran dos funcionarios en revisar el avión? Pensando en las características de este tipo de vuelo, que dijimos que le habían puesto más supervisión.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Señor Presidente, el tiempo de revisión es entre veinte y treinta minutos. Tengo la impresión de que, en este caso, aparece en el documento que llenaron los fiscalizadores, y fueron veinte minutos.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, ¿esos veinte minutos incluyen cabina y bodega?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Incluyen cabina y bodega.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Pero son dos, y dos más; son cuatro funcionarios.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Claro.

Acá tengo otro video que muestra la llegada de los equipajes de la nave al sistema BHS, que es la correa transportadora de equipaje.

En la presentación se observa el carro que transporta el equipaje; vienen tres contenedores. Enseguida, detrás de la barrera *New Jersey* amarilla, el escáner que escanea las maletas. Ellos están bajando las maletas y ya empiezan a pasar por el escáner. Los funcionarios están a distancia, observando las imágenes de las maletas. Es una sala remota, en el primer nivel del aeropuerto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, respecto del tipo de vuelo, lo calificaron como un vuelo normal. Si ese fue normal, ¿qué otro tipo de vuelos existen?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, ese fue un vuelo no regular.

Hay vuelos regulares, de itinerario, que están programados permanentemente, por ejemplo, los que llegan siempre a las 8 de la mañana los lunes, miércoles y viernes; esos son vuelos de itinerario, porque están en la programación de los vuelos internacionales autorizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), que conceden las autorizaciones internacionales de vuelo.

Además, hay vuelos no regulares, como este, que no son de itinerario. Es decir, se autorizan cada vez que el evento se produce, como un vuelo chárter u otros, que no son regulares, y deben pedir autorización a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) cada vez que se va a producir una operación.

En este caso, era un vuelo no regular y, adicionalmente como vuelo no regular, lo calificamos como un vuelo de riesgo, por lo que tiene una fiscalización especial.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- ¿Por qué de riesgo?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Específicamente, nosotros determinamos el riesgo de acuerdo a ciertos parámetros de la operación.

En este caso, porque era un vuelo no regular. Eso para nosotros ya es de riesgo, porque es una aerolínea que tampoco tiene vuelos regulares, porque podría ser un vuelo no regular, pero de una aerolínea que tiene un comportamiento conocido. En este caso no era una aerolínea regular y, adicionalmente, porque tenía un itinerario que para nosotros es del más alto riesgo para la determinación de los niveles de fiscalización que hace Aduanas, de acuerdo al nivel de riesgo. Por ejemplo, su origen, su itinerario, su trayectoria, quién la opera, etcétera. De acuerdo a esos parámetros determinamos que este era de un mayor riesgo para nuestra fiscalización aduanera.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Cuando usted se refiere al itinerario, según la información que nos entregó la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), este es un vuelo que venía de Venezuela. Para ustedes, ¿eso representaba alto riesgo o tenían información adicional que venía de otro lugar?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- No, señor Presidente. Para nosotros la información era que se trataba de un vuelo Caracas-Santiago-Caracas.

Específicamente, tenemos nuestros parámetros de riesgo, que incluyen analizar -como un dato más para establecer el riesgo, que es global- matrices de parámetros que tienen que ver, por ejemplo, con el origen del vuelo o los lugares por donde pasa: si hizo escala o no. En este caso, no era un vuelo con escala. Pero su origen era de países centroamericanos, donde están sometidos a controles específicos por tener mayor riesgo de tráfico de drogas o de algún otro tipo de contrabando. Eso alimenta la matriz de riesgo, lo que para nosotros significa determinar el nivel de fiscalización que vamos a desarrollar en un vuelo determinado.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Rodrigo Díaz.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Señor Presidente, en la presentación se ve que cuando se retira el carro con los contenedores que, efectivamente, es de la aerolínea Conviasa; así están marcados los contenedores. Son los tres contenedores de los que hablábamos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- La directora dijo que venían tres contenedores con carga y algunos vacíos, ¿cuántos eran los contenedores vacíos?

Tiene la palabra el señor Rodrigo Díaz.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Según recuerdo, eran diez contenedores en total: tres con carga y siete vacíos, y los siete vacíos los dirigieron al sector donde llegan las maletas de los pasajeros que se están embarcando en el vuelo de regreso.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en su informe señala que eran ocho contenedores.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Podría ser, puedo confirmarlo; pero tres contenedores venían con maletas y el resto vacío.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Es normal que para un avión de este tipo se destinen diez u ocho contenedores? Porque como no es un vuelo regular de pasajeros, no creo que se pretenda que lleguen 500 o 600 maletas.

¿Por qué se destinaron más contenedores en este caso o por qué había más contenedores? ¿Son ustedes o es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) la que tiene que ver con los contenedores?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- No, es materia de la línea aérea. Son los contenedores que normalmente circulan con el avión.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Ellos piden los contenedores?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Son de ellos, ellos son los dueños; vienen en el avión y operan con esa cantidad de contenedores en la aeronave.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, salieron ocho contenedores del avión.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Sí, claro.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Cinco de los cuales estarían vacíos y tres vendrían con maletas.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Exactamente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Ya.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Especulando, tal vez, un poco, este vuelo iba a estar muy poco tiempo en el país; por lo tanto, no era factible usar los mismos contenedores en que venían las maletas para el proceso de carga de maleta, porque les tomaría más tiempo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Se acuerda de cuántos fueron los contenedores que ingresaron al avión, porque entiendo que salieron ocho?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
¿En el vuelo de salida?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- En el vuelo de salida.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
Debieron haber cargado los mismos ocho.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Según el informe de la DGAC,
eran diez contenedores los que salieron: entraron ocho y
salieron diez. Puede ser, pero ¿es normal que entren ocho
contenedores y se vayan dos contenedores más?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
Sí, puede ser normal.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Vacíos?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
Sí, mueven contenedores vacíos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Son de ellos?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
Son de ellos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, quiere decir que
ellos tienen acá una operación. Estoy tratando de entender
eso.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
Ellos tenían contratada a la empresa Agunsa, la que les movía
los contenedores y todo este material.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Por qué una empresa que
trae tres contenedores, que si bien baja ocho -no estoy
pidiendo que responda, pero al menos yo me pregunto-, quiere
cargar diez contenedores si, además, van a ir vacíos, porque
solo irían tres llenos? ¿Es normal eso?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).-
La verdad es que el avión tiene capacidad para esto y más, y
venían con baja capacidad del avión.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, por su intermedio, ¿ustedes consideran suficiente que dos personas revisen la cabina y dos la bodega, en veinte a treinta minutos?

¿Es un tiempo suficiente para hacer un trabajo prolijo respecto de lo que viene en las maletas y en los equipajes?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Lo que hay en las cabinas y en la bodega, aunque a esa hora ya estarían vacías. Esa es la pregunta.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Sí. En nuestra experiencia, sí. Ellos van muy rápidamente por la aeronave, están todos los habitáculos del equipaje de mano abiertos y verifican que estén todos vacíos; lo mismo en la cocina, que no haya cosas raras, y lo mismo en la cabina. Miran debajo de los asientos. Ese es el proceso y es bastante rápido.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Gracias. Puede continuar su exposición.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Presidente, nos adelantamos con las preguntas, pero acá mostrábamos que las imágenes son vistas por nuestros funcionarios a distancia, y en este caso, en particular, se inspeccionó el ciento por ciento del equipaje facturado, y en la sala de imágenes, que está a distancia, hay funcionarios de Aduanas y funcionarios del SAG revisando las maletas, cada uno con riesgos distintos: nosotros con riesgo de carácter aduanero y el SAG con riesgo fito- y zoonosanitario.

De los 99 equipajes, Aduanas seleccionó cinco maletas para que pasaran a revisión. Una vez que es seleccionado el equipaje, es desviado hacia un sector donde nosotros les instalamos los sellos de Aduanas para identificarlos en la salida.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Eso es porque el escáner arroja alguna sospecha o es un procedimiento aleatorio?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- En este caso el funcionario que está mirando la imagen tiene alguna sospecha de que puede venir mercancía sujeta a pago de impuesto o eventualmente algún ilícito.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perfecto.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Enseguida, los equipajes son enviados a un altillo, donde se les instala un sello, que es para identificarlos como marcados, y después son trasladados hacia el sector donde los pasajeros retiran las maletas.

Estas son algunas imágenes de las maletas que venían en el vuelo. Se ve que son artículos personales, principalmente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Justamente, estamos en la discusión en materia de seguridad y en la compra de escáner. Estos escáneres que estamos viendo son de última tecnología, o sea, con estos escáneres no nos puede pasar nada.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Estos escáneres están recién adquiridos por el nuevo aeropuerto y, a diferencia de los que tenía el terminal antiguo, son escáneres de doble vista. Si nos fijamos en la imagen, toma dos fotos a la maleta: una en posición vertical y otra en posición horizontal.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Esto es lo último en tecnología?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Es lo último que hay en escáneres.

Luego del escaneo de las maletas y en forma paralela, los pasajeros hacen el trámite de migración; después se les revisa el equipaje de mano, tanto con máquinas de rayos X como con la Brigada Canina del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).

En este caso, el SAG opera la Brigada Canina en determinados horarios, principalmente en horario punta, y esto tiene que ver con la consulta que usted hizo hace un rato. En este

vuelo, por ser un vuelo no regular, tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como el concesionario asignan la llegada en horarios fuera de la hora punta, y en ese horario el SAG no estaba trabajando con su Brigada Canina; por lo tanto, el equipaje de mano pasó ciento por ciento por el escáner.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Los escáneres de mano también son de última generación?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Sí, son de última generación, pero en tamaño menor, porque son para bultos más pequeños, pero en tecnología son similares.

En la gráfica se muestran fotos del mismo día, cuando los pasajeros retiraban los equipajes en la cinta N° 1, la que fue asignada para el vuelo. También tenemos los videos, que podríamos entregar si los necesitaran. Luego viene la salida de los pasajeros, y en la imagen, a la derecha, se aprecia la revisión de los equipajes que fueron seleccionados para este efecto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Ustedes tienen comunicación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Sí, así es.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Ustedes informan las maletas que salen?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- No, porque la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) no se preocupa del control de las maletas que van saliendo del aeropuerto, sino de las maletas que van ingresando al aeropuerto, porque ellos están preocupados de la seguridad aeronáutica. Ese es su interés.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- El informe que tenemos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) señala que del arribo desembarcaron ocho contenedores -contenedor con maletas- con equipaje facturado -aproximadamente 450 maletas-

y, posteriormente, a la salida, se embarcaron diez contenedores, también con equipaje facturado, aproximadamente 550 maletas.

¿De dónde sacan esa información? Lo consulto porque esa información no se la entrega usted.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- No, esa información no la entregamos nosotros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Cuántos son los contenedores de salida? No hemos llegado a eso, pero ¿cuántos son?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Ingresaron tres contenedores con maletas, correspondientes a 99 equipajes.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Y de salida?

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Nosotros no controlamos el equipaje en la salida. Es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) la que escanea y fiscaliza los equipajes de salida.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- O sea, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es la que escanea de salida.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Exactamente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Por lo tanto, según el informe, son 550 maletas y diez contenedores.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Ya, debe ser así.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Entonces, en este vuelo no hubo ningún pasajero que tuviera problemas con su equipaje, o sea, no hubo hallazgo alguno.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Exactamente, no hubo pasajeros con hallazgos.

En la presentación pueden ver un resumen del proceso. Ingresaron 89 pasajeros.

Es normal que en vuelos no detectemos ilícitos. Lo que normalmente tenemos, más que ilícitos, es mercancía sujeta a pago de impuestos.

El señor **DONOSO**.- Pero, si hay una mercancía sujeta a pago de impuestos, es un hallazgo.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Sí, es un hallazgo.

Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, como han podido ver, ese es el proceso.

Nosotros estamos disponibles para hacer llegar las precisiones respecto de lo que nos solicitaron, específicamente las cantidades, la declaración, la copia de la documentación que requieran, que aquí también se les ha mostrado, y los videos, si en algún momento los requieren, además de la presentación.

Por lo demás, estamos disponibles para responder cualquier consulta que nos realicen.

Gracias.

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

La información que tenemos es que había 17 personas en la cabina y que no ingresan al país, sino solo llegan hasta la manga.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Efectivamente, las 17 personas que pertenecían a la tripulación no hacen ingreso legal al país.

Por lo tanto, más que mantenerse en la manga, dichas personas no pueden sobrepasar la zona que implica el paso por Migración. Es decir, las personas que hagan escala o trasbordo de un vuelo a otro pueden circular hasta antes de dicho control y como los tripulantes no hicieron ingreso legal al país, no se les realizó control aduanero. Por lo tanto, permanecieron hasta el sector de la sala.

Más allá de eso, en específico, no contamos con más información, pero tal vez el concesionario podrá entregar más detalle de esto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Los tripulantes pueden bajar a la losa para verificar el avión?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Por materias de seguridad, entendemos que las tripulaciones no tienen autorización para ingresar a la losa, sin embargo, muchas veces esas autorizaciones son otorgadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), porque lo que se requiere en la losa específicamente tiene que ver con la operación del vuelo en sí.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, solo por curiosidad quiero preguntar a la señora directora si 17 personas es la cantidad promedio de tripulantes de los aviones, porque me da la impresión de que en general estas son más pequeñas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- En general, sí, pensando en que están incluidos los pilotos y quienes atienden a los pasajeros, los sobrecargos, es una dotación relativamente normal.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Para 89 personas?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Sí, para 89 personas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el señor Rodrigo Díaz.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- En este caso, en que el vuelo permanecía muy poco tiempo en el país, hay que considerar que la tripulación tiene que hacer el ida y vuelta. Entonces, por materias de índole legal, no puede operar la misma tripulación tanto en la ida como en la vuelta; son dos tripulaciones.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perfecto.

Respecto de las personas que trabajan en Aduanas, y que operan fundamentalmente en la losa, con las maletas, etcétera, ¿cómo funciona, en general, su sistema de contratación?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- En cuanto a la planta, a la dotación de las funcionarias y funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas, nos rige la Ley Orgánica de Aduanas y la Ley de Presupuestos para aquellos casos a contrata. Hoy funcionamos con contrataciones directamente a través de la página de Empleos Públicos, con concursos públicos y abiertos, salvo en temporada alta, en cuyo caso lo hacemos, normalmente, con un concurso de oposición de antecedentes.

Directamente, no tenemos funcionarios a honorarios, sino solo de planta y a contrata.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Cómo chequean los antecedentes de las personas?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Se chequean con los requisitos legales, vale decir, con todo lo que por norma se solicita para ser contratado por los servicios públicos, y también con los registros vigentes.

En aquellos casos en que se requieren requisitos específicos, por ejemplo, titulación y otros, la documentación se requiere en original, certificada además por la Contraloría y se remiten todos los contratos para el proceso de toma de razón de las resoluciones, verificando todos los antecedentes.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Me refiero a personas que pudieran tener antecedentes. ¿Cómo chequean todos sus antecedentes delictuales y ese tipo de cosas?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Deben cumplir con los requisitos que exige la ley. Por lo tanto, ellos no deben haber estado sometidos a condena alguna.

Entonces, se revisan los antecedentes en los accesos, que son públicos, y la toma de razón pasa por la Contraloría.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Tienen personal extranjero en losa o en las dependencias de Aduanas?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- No, no tenemos funcionarios extranjeros. Para ser funcionaria o funcionario público se debe ser chileno.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Ninguno en Aduanas.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- No.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Le preguntamos lo mismo a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) porque, al no contar con convenios con algunos países, no podemos verificar los antecedentes que requiramos para realizar las contrataciones.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, ¿usted considera que, en materia de implementación, no solo respecto del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, sino de los puertos, fundamentalmente, estamos al

día o nos falta mucho? Me refiero a la implementación, a los escáneres, etcétera.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Tenemos la obligación de avanzar en materias de seguridad, de orden público y de crimen organizado, y en materias que dicen relación con los delitos e ilícitos que se puedan cometer en materia aduanera para dar seguridad a la cadena logística.

Eso implica que estamos trabajando fuertemente en avanzar en la actualización de tecnología no invasiva, tanto para las cargas portuarias como para los pasos fronterizos, para llevar la tecnología al nivel que tenemos en los aeropuertos, donde, además, la norma aeronáutica es muy exigente. Por lo tanto, también vamos a la par con eso.

Estamos al debe, pero, también estamos actualizando tecnologías, lo cual nos debería poner al nivel de lo que se requiere hoy en materia de seguridad, y para eso estamos trabajando fuertemente con la Subsecretaría del Interior en materias de orden y seguridad y contrabando de ilícitos, específicamente drogas, armas y otros. Además, estamos actualizando a nuestros funcionarios, porque los ilícitos cambian todos los días. Por tanto, en materia de formación de funcionarios requerimos mantenernos al día permanentemente. Por eso, en un lapso de cuatro años, esperamos contar con al menos 36 equipos nuevos de tecnología no invasiva en puertos, aeropuertos y pasos fronterizos.

Eso significaría que el próximo año avanzaremos en al menos cinco equipamientos nuevos -años 2020 a 2023- y, al término de los cuatro años, contar con 36 equipos nuevos.

Eso también implica actualizar tecnología con la que contamos, como líderes a nivel latinoamericano, pero desde 2005. Por lo tanto, tenemos tecnología funcionando desde 2005, que debemos actualizar.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA**, (don Francisco).- Señor Presidente, agradezco mucho la respuesta, porque no es objeto de la sesión ni por lo cual se les citó. Sin embargo, como lo hemos conversado, si bien es cierto no es materia, es un tema que, a lo mejor, podemos desarrollar después.

Al respecto, cada vez que nos reunimos con personas del exterior vinculadas al Estado, se está reiterando un comentario en cuanto a que, si bien es cierto, creció el consumo de droga, el país está siendo visto como una plataforma de exportación de drogas, como una vía de paso. No digo que esa droga se quede en Chile, pero viene de países vecinos o de otros países, y está saliendo de acá. Es más, incluso, un embajador, cuya identidad mantendré en reserva, comentó que ellos observan que a Europa -y yo creo que la cifra es errada, pues, si es así, es escandalosa- el 30 por ciento de la droga proviene de puertos chilenos.

Entonces, la pregunta no es respecto de su eficiencia, de lo cual no me cabe ninguna duda, sino que es cómo modernizamos el servicio, para, efectivamente, poder estar seguros de que la patente Chile no se vea perjudicada. Si bien usted timbra y valida una carga, la gente y los otros países dan fe de que efectivamente en Chile se hizo el trabajo. Más allá de que entiendo que no es un tema a desarrollar hoy día.

El señor **JUOANNET** (Presidente).- Antes de continuar, pues quedan 14 minutos de sesión, solicito el acuerdo para continuar con Investigaciones la próxima sesión. El subdirector de Inteligencia, señor prefecto general Luis Silva, está esperando. Sería ideal que pudiéramos contar con su presencia, así como con la del señor Sergio Muñoz en la próxima sesión.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Como dice el diputado Undurraga, estamos en la Cámara de Diputados enfrentando una catástrofe en materia de seguridad. Por alguna parte están entrando las armas y por otra la droga.

En ese sentido, entiendo que ustedes cuentan con el personal idóneo, pero ¿cuentan con la cantidad de personal suficiente? Me explico. Hoy, por ejemplo, no va a entrar un arma así al país. Las armas entran desarmadas, por lo que, a veces, es muy difícil pesquisarlas, porque para eso se tendría que ser armero. Un ejemplo es el caso de Antofagasta, donde, hace un tiempo, justamente, se pesquisó una cantidad importante de armas. Venían desarmadas y se logró requisarlas, pero, objetivamente, al país están entrando armas ilegales.

En los pasos fronterizos y, en este caso, en el aeropuerto, ¿tenemos la capacidad de detener el tráfico, sobre todo el tráfico armas? En el caso del tráfico de droga, hay algo, a pesar de lo que dice el diputado Undurraga, que es cierto, pero, ¿qué sucede en el caso del tráfico de armas?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Efectivamente, estamos trabajando en varias líneas. Respecto de las dotaciones, para contar con el personal competente y, además, con la cantidad necesaria, efectivamente necesitamos hacer crecer nuestra dotación en ambas áreas. Estamos desarrollando un programa fuerte de fortalecimiento de nuestra dotación en cuanto a las capacidades, porque tenemos que adquirir en la formación de nuestros funcionarios las competencias necesarias.

Esta mañana inauguré un curso en inspección, específicamente de contenedores vía marítima, que estamos desarrollando con el Comité Interamericano contra el Terrorismo, con expertos internacionales de Canadá, Brasil y de la Organización de Estados Americanos (OEA). En eso, vamos a desarrollar un fuerte programa con estos organismos internacionales para poder fortalecerlo.

Adicionalmente, me comprometí a desarrollar un estudio de dotaciones que muestre la real necesidad que tenemos. Estamos

solicitando expansión de dotación, que vamos a presentar a contar de abril o mayo próximo, en el exploratorio que tiene que ver con el año 2024, para contar con la dotación necesaria. En el intertanto, sea en lo que respecta a viajeros internacionales, ya sea en el aeropuerto de Santiago, en Libertadores, y en el norte, en Chacalluta y Antofagasta, que tienen fuerte una demanda de operación, pero también, en muchos casos, de acuerdo con las temporadas, estamos centralizadamente haciendo un programa de fortalecimiento de las regiones.

Al respecto, estamos concursando alrededor de 150 cargos, que se van a distribuir a nivel nacional para cubrir problemas específicos de dotación en lo inmediato. Si bien nos da la impresión de que todavía es poco, estamos trabajando en determinar cuánto es lo que necesitamos a nivel nacional, para hacer una solicitud seria de la formación y del perfil de funcionarios que necesitamos a futuro. Hoy, podría decir una cantidad X de fiscalizadores o de administrativos, pero, quizá, el perfil no es el que acompaña la necesidad. En lo inmediato, esperamos, por lo menos, cubrir la temporada con eso.

Asimismo, tenemos un programa centralizado de colaboración con las direcciones regionales que más lo requieren, en cubrir turnos especiales y operación. Libertadores tiene un complejo, que es de alto nivel para la región y para el país, que esperamos replicar en futuros complejos a nivel nacional, pero que requiere una dotación grande de funcionarios y de una mayor tecnología no invasiva. Por lo tanto, en la medida en que tengamos mejor, por ejemplo, control a través de rayos X u otra tecnología, vamos a requerir dotación más específica, más especializada, pero menor en cantidad.

En consecuencia, una de nuestras prioridades es dotar a Libertadores, el próximo año, de un nuevo equipamiento de rayos X. Este año ya estamos operando, con integración con el país vecino, con un sistema simplificado de información previa que se transmite por internet. En este caso, nuestros funcionarios están controlando con *tablet* y con acceso en

línea a internet, lo que funcionó bastante bien en el último fin de semana largo, pues logramos rebajar a la mitad el horario de atención en la parte chilena.

Por supuesto que aún nos queda por avanzar, por lo que vamos a trabajar fuertemente en eso.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿En qué minuto se coordinan ustedes con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)?

Usted dice que efectivamente revisan las maletas cuando llegan al país. Hay una información que no sé de dónde la saca la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), respecto de la cantidad de maletas, a partir de los contenedores. Sin embargo, dice el informe, las maletas que salen del país son facturadas. Al respecto, ¿quién garantiza lo que va ahí? ¿La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) garantiza lo que va en las maletas que salen del país? ¿Cómo revisa qué es lo que va dentro de una maleta? ¿Quién da fe de que no es una bomba lo que va dentro una maleta?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Respecto del ingreso de las aeronaves, efectivamente, la coordinación parte desde la autorización de la nave, por lo tanto, cuenta con una declaración general de que la nave está autorizada para operar en el país. Para poder dar la libertad de que puedan bajar los pasajeros, abrir las bodegas y bajar equipaje, la DGAC debe consultar a todos los organismos que tienen relación con la nave y, en materia aduanera, a nosotros. Por lo tanto, dicho permiso se da cuando nosotros, desde el punto de vista aduanero, damos la autorización. Adicionalmente, está el Servicio Agrícola Ganadero (SAG), Salud y, específicamente, otros servicios, como Migraciones.

En cuanto a lo que sale del país, no hay control tributario, salvo que, efectivamente, las mercancías vayan a volver. Por lo tanto, respecto de chilenos, hay una caseta de Aduanas en donde pueden declarar, porque la fiscalización se hace en el ingreso al país.

En cuanto a la seguridad aérea, esta le corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Por lo tanto, ellos escanean, en materia de seguridad, todas las maletas que van a subir al avión, así como todo tipo de otros bultos o mercancías como, por ejemplo, la comida.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Con el mismo escáner que nos mostró usted o con otro?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora Nacional de Aduanas).- No, es con uno de la DGAC.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Tienen la misma tecnología que ustedes?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Esa información se las dará el director regional de Aduana Metropolitana, quien conoce más el escáner de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra, señor Díaz.

El señor **DÍAZ** (director regional de Aduana Metropolitana).- Señor Presidente, ambos escáneres son de tecnología similar, pero el instrumento que usa la DGAC para salida incluye, además, una programación de detección automática de explosivos. Esa es la diferencia.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perfecto.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, señor Díaz, aparte de cumplir formalmente los diferentes protocolos para abrir la puerta del avión y permitir que esa gente ingrese a Chile, ¿hay un diálogo o un cumplimiento de etapas que no se conversa entre las partes? Me refiero a la DGAC, a ustedes, al SAG, a la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), etcétera.

Por otra parte, cuando ese avión o cualquier otro, ya sea comercial o chárter, como en este caso, sale de un punto A y viene en dirección a Chile, ¿ustedes, con anterioridad,

reciben el aviso de que salió del punto A o es una sorpresa para nosotros lo que llega al país? ¿Tenían información o no? ¿Sabían que eran 99 maletas o se encontraron con esa cantidad?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, respecto de la coordinación, efectivamente se dan las dos situaciones. Hay un *checklist* que se debe verificar y que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) espera para liberar el vuelo y permitir que este tenga lo que en el aeropuerto se llama libre plática, es decir, que pueda hacer todas las operaciones que requiere. Específicamente, la DGAC espera la información formal y oficial de cada uno de los servicios involucrados, para luego autorizar la operación del vuelo, que se abran las puertas y que bajen las personas.

Por lo tanto, eso requiere una comunicación formal y un *checklist* que debe desarrollar cada uno de los servicios. En efecto, hay un cumplimiento de etapas, pero también hay una conversación respecto de las condiciones.

La coordinación general anticipada es respecto de los vuelos y la cantidad de pasajeros. En ese sentido, se hace una proyección anticipada basada en las reservas del vuelo y otros detalles, pero lo demás es solo estadística.

La cantidad de maletas, equipaje y carga viene en la declaración general de la nave, que uno después verifica momento del arribo.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- O sea, se desconoce la cantidad.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Con la cantidad de pasajeros y la proyección de las reservas, uno puede proyectar la cantidad de maletas y equipaje, señor diputado.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Gracias, directora.

Quiero plantear dos preguntas.

Primero, ¿hay algún protocolo o documento mediante el cual todas las instituciones que trabajan en el aeropuerto puedan condensar toda esta información? Lo planteo porque usted no tiene la información de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) cuando el avión se va, pero esa información, según nuestros antecedentes, no era la que ustedes les entregaron previamente.

Ellos entregan un informe y después ustedes les entregan otro. ¿Hay algún protocolo consolidado que nos permita tener la información de los vuelos que llegan a Chile y así conocer el accionar de todas las instituciones del Estado que, de alguna manera, tienen que ver con el aeropuerto? Me refiero a los servicios en general, incluso a los de alimentación y otros. ¿Hay un *checklist*? ¿Tenemos ese instrumento?

Segundo, respecto de los protocolos que tenemos en el contexto de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), ¿en qué nivel estamos? Porque he estado en algunos aeropuertos en los que el control es tremendamente excesivo, mientras que en otros no lo es tanto, quizás, porque ya estoy en la Unión Europea.

Tiene la palabra la señora Alejandra Arriaza.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Señor Presidente, respecto del *checklist* y la consolidación, hay distintas fases, pero, principalmente, la estadística final recoge toda esta información, es decir, la manifestación de las naves, la carga que ingresó, la cantidad de maletas y pasajeros, etcétera.

Todos esos datos son acumulados, a modo de estadística, por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) que, a su turno, emite un boletín de transporte aéreo.

Es muy agregado; no es en particular la operatoria.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Para decirlo de manera clara, porque es tarea de esta comisión, no tenemos un

protocolo consolidado que nos permita registrar que todo estaba correcto en un vuelo o que algo les llamó la atención, aun cuando el avión ya se haya ido.

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- No, señor Presidente, no lo tenemos.

En cuanto a los controles a nivel OCDE, en general, estamos calificados como un aeropuerto de alta seguridad. Esto se determina a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es la encargada de verificar la seguridad aeroportuaria.

Respecto de los niveles de revisión, desde el punto de vista aduanero, que es lo que nos compete, los niveles de fiscalización y las determinaciones de riesgo cuentan efectivamente con un nivel y estándar internacional. Incluso, en materias de fiscalización por riesgo específico, tenemos un nivel más alto que el estándar internacional, en lo que se refiere a la verificación de equipaje de mano y de maletas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Pero, ¿cómo estamos evaluados respecto de los niveles de la OCDE?

La señora **ARRIAZA**, doña Alejandra (directora nacional del Servicio Nacional de Aduanas).- Estamos en el nivel que verifica la cantidad de equipaje registrado.

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

Tiene la palabra el diputado Luis Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, solicito que se oficie a la autoridad de la DGAC para que informe sobre la dotación de personal autorizada por ley, dotación efectiva y desglose de esa dotación en planta, contrata y honorarios.

Además, recuerdo a la comisión que habíamos acordado citar a las autoridades de Agunsa y a la concesionaria del aeropuerto, a propósito de las cámaras y otras materias que podemos abordar con ellos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perfecto.

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

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

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.