

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° 2, LEGISLATURA 370ª, CELEBRADA EN LUNES 24 DE OCTUBRE DE 2022, DE 13.35 A 15.07 HORAS.

SUMA

Se recibió en audiencia al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads.

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, los diputados integrantes señores Boris Barrera Moreno, Miguel Ángel Becker Alvear, 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, Catalina Pérez Salinas, Carolina Marzán Pinto, y el diputado Álvaro Carter Fernández.

En reemplazo de la diputada Karol Cariola Oliva asistió la diputada Lorena Pizarro Sierra.

Participó, en calidad de invitado, el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads, acompañado del señor Jorge Aguirre, Jefe del Sub departamento de Transporte Público de la

DGAC, del Jefe del Aeropuerto de Santiago, Juan Luis Rodríguez y del Fiscal de la DGAC, Alberto Mena.

II. ACTAS

El acta constitutiva 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.- Oficio N° 17783, de fecha 17 de octubre 2022, del Secretario General de la Corporación, que comunica el reemplazo permanente del diputado Marcos Ilabaca por el Diputado Daniel Manouchehri.

2.- Nota de confirmación de asistencia telemática de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en donde se indica la asistencia del señor Raúl Jorquera Conrads, Director, acompañado del señor Jorge Aguirre, Jefe del Sub departamento de Transporte Público de la DGAC, del Jefe del Aeropuerto de Santiago, Juan Luis Rodríguez y del Fiscal de la DGAC, Alberto Mena.

3.- Nota de confirmación de la Junta de Aeronáutica Civil, que señala la asistencia telemática del señor Martín Mackenna Rueda, Secretario General de dicho organismo, junto al señor David Dueñas, Jefe del Departamento Legal de la Junta de Aeronáutica Civil.

4.- Oficio N°076 del 19 de octubre, en respuesta a oficio N°04 de esta Comisión, en que se informa la asistencia de dos funcionarios de la Biblioteca del Congreso Nacional: la Coordinadora de Gobierno, Defensa y Relaciones Internacionales, señora Verónica Barrios Achavar; y el Jefe de Asesoría Técnica Parlamentaria, señor Guido Williams Obreque, quienes asistirán presencial o telemáticamente a las sesiones de esta Comisión para asesorar sobre las diversas materias de la Investigación. Respuesta Oficio N° 4/2022.

IV. ORDEN DEL DÍA

Recibir en audiencia al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads.

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.- Para la próxima sesión ordinaria, de 07 de noviembre de 2022, se acordó continuar con la exposición del Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, (DGAC) señor Raúl Jorquera Conrads, y reiterar invitación al Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna.

2.- OFICIAR al Director General de Aeronáutica Civil (DGAC), señor Raúl Jorquera Conrads solicitando tenga a bien remitir la siguiente información, al tenor de los compromisos adquiridos en la presente sesión:

a) Una explicación pormenorizada del procedimiento de control respecto de la operación de vuelos regulares y no regulares y, en específico, del vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, señalando itinerario notificado previamente a la DGAC, es decir, hora de aterrizaje, tiempo de estadía en losa, hora de despegue y los horarios en que efectivamente los eventos acaecieron.

b) Informe respecto al número de vuelos no regulares que la DAC no ha autorizado operar en Chile, indicando los antecedentes de cada uno de ellos (lugar de origen, línea aérea, motivo de vuelo).

c) Remitir los videos del vuelo YV3533, tanto de su operación en losa como del manejo de equipaje.

d) Procedimiento de control que la DGAC realiza del personal de las empresas que cumplen labores en las inmediaciones de la aeronave para efectos de su seguridad.

e) Información sobre todos los vuelos CONVIASA en Chile, adjuntando itinerario de aterrizaje, tiempo en losa y despegue que la aerolínea remite en forma previa a la DGAC, y el documento que certifica los horarios efectivos de aterrizaje, losa y despegue respectivos.

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.

¹ <https://www.democraciaenvivo.cl/player.aspx?id=3561&name=PROGC019364.mp4>

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 15.07 horas.

CARLOS CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario de la Comisión

**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**

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:

(Presencial y vía telemática)

Sesión 2ª, celebrada en lunes 24 de octubre de 2022,
de 13:35 a 15:07 horas.

Preside el diputado señor Andrés Jouannet.

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

Concurren, en calidad de invitados, de manera telemática, el director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), general Raúl Jorquera Conrads, acompañado por el jefe del subdepartamento de Transporte Público de la DGAC, señor Jorge Aguirre; el jefe del Aeropuerto de Santiago, señor Juan Luis Rodríguez; el fiscal de la Junta de Aeronáutica Civil, señor

Alberto Mena; el secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna Rueda, y el jefe del Departamento Legal de dicho organismo, señor David Dueñas. Asiste, en calidad de asesor permanente de la comisión, el jefe de Asesoría Técnica Parlamentaria de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Guido Williams Obreque.

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 constitutiva se encuentra 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).- Saludamos a los señores Raúl Jorquera y Martín Mackenna, a la señora Verónica Barrios y al señor Guido Williams, quien nos asesorará permanentemente en esta comisión.

En el Orden del Día, corresponde recibir al director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), general Raúl Jorquera Conrads, y al secretario general de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), señor Martín Mackenna.

Ofrezco la palabra para referirse a alguno de los puntos.

El señor **CÁMARA** (Secretario).- Señor Presidente, informo que se ha recibido una comunicación que señala que, solo por la sesión de hoy, la diputada Lorena Pizarro reemplazará a la diputada Karol Cariola.

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

Bienvenida, diputada Lorena Pizarro.

Tiene la palabra el señor Raúl Jorquera Conrads, director general de Aeronáutica Civil.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, muy buenas tardes.

Soy el general de aviación Raúl Jorquera Conrads, director general de Aeronáutica Civil.

Estamos transmitiendo desde el edificio central de la DGAC, y, por su intermedio, quisiera saber si me escucha con claridad.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Lo escuchamos muy bien, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Muchas gracias, señor Presidente.

Si me permite, quisiera que nos autorizara a iniciar una breve exposición que, quizás, viene a resumir lo que tratamos en forma preliminar, principalmente para contextualizar variados temas y entregar datos sobre la materia de investigación.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Proceda, señor general.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, espero que la presentación se esté viendo bien, al menos está legible; de lo contrario, me lo indican.

Queremos entregar los antecedentes de la DGAC en relación con esta operación, en particular, de la empresa Conviasa, de la aeronave con matrícula YV 3533 y YV 3531, que también tengo entendido que hay algunas preguntas al respecto.

En la segunda *slide* tenemos considerado una breve descripción de nuestros temarios, agrupados en seis puntos que hemos explicitado, para tener una mejor orientación de la materia que vamos a tratar, a saber: primero, nuestras facultades; segundo, enfatizar lo que es un vuelo no regular; tercero, cuál fue el proceso de utilización de este vuelo de Conviasa; cuarto, el propósito del vuelo; quinto, la operación del vuelo y, sexto, la información que tenemos de Conviasa en relación con la empresa Mahan Air y Qeshm Fars Air.

Como primera instancia, nuestra facultad y ámbito legal se circunscriben al Código Aeronáutico, específicamente su artículo N° 98. También, hago referencia a la ley N° 16.752, que fija nuestra organización y funciones, y al decreto supremo N° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y Funcionamiento de la DGAC.

Cabe precisar que el artículo 96 del Código Aeronáutico señala que los servicios de transporte aéreo pueden ser regulares o no regulares, nacionales o internacionales. Y esto es sumamente importante, en el sentido de que contextualizamos lo que es una operación no regular, que corresponde a aquella que no está condicionada a situaciones prefijadas, como, por ejemplo, itinerarios y horarios previamente definidos de forma regular; es decir, lo define en el contrario de no regular. No regular no significa que no estén sujetos a alguna regulación ni que sean imprevistos, sino que no tienen un solo itinerario conocido. Dada las autorizaciones que se presenta en nuestra normativa aeronáutica, si una empresa de origen fuera de nuestro territorio, puede presentar un plan de vuelo para realizar el traslado de pasajeros, carga o mixto.

Es así como en nuestra legislación, por ejemplo, en Latam 129 -como se visualiza en la *slide*-, observamos que para que una empresa con una aeronave determinada realice un arribo y un sobrevuelo, en este contexto requiere de tres condiciones: primero, presentar un certificado de operador aéreo, que es el AOC, válidamente emitido por el Estado al cual representan, lo cual se cumplió; segundo, que también emitan las certificaciones a las operaciones. Es un documento que lo voy a ilustrar más adelante, que también se cumplió, y, tercero, corroborar que se tengan los seguros aprobados por la Junta de Aeronáutica Civil, que también se cumplió, y que voy a explicitar más adelante.

Como antecedente, la empresa Conviasa presenta vuelos a nuestro territorio desde 2007 hasta 2022, totalizando 152 operaciones, es decir 76 vuelos, lo cual se resume en la tabla que están observando en este momento. En el ámbito aeronáutico, explicitamos una operación como un despegue o un aterrizaje; es decir, son 152 operaciones que corresponden a 76 vuelos, principalmente al aeropuerto Arturo Merino Benítez, y una operación a la ciudad de Antofagasta. Esto da a entender que, por ejemplo, en 2022 arribaron solo 13 vuelos al aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez, o sea, realizaron 13 despegues y 13 aterrizajes, lo que suma 26 operaciones.

En las dos ilustraciones anteriores, me referí a las tres condiciones que tiene una empresa para realizar este tipo de vuelo no regular, es decir, un AOC -que está en la parte izquierda de nuestra presentación-, un certificado de explotador de servicio de transporte aéreo (Air Operator Certificate, AOC). Como se aprecia, este se encuentra válidamente emitido por el Estado y la autoridad aeronáutica de origen de la empresa cumple en forma y fondo.

Al costado derecho de esta *slide* se indican las especificaciones a la operación, que es el segundo documento que mencionamos hace dos ilustraciones, que también cumple en forma y en fondo. Podemos apreciar, por ejemplo -eso está circunscrito en un encasillado de color rojo-, la matrícula de esta aeronave. Es decir, las dos primeras condiciones se cumplieron, tal cual como está la normativa aeronáutica.

Posteriormente, también revisamos el proceso de seguros; es decir, mediante esta resolución se encuentra aprobado el seguro para la operación de este vuelo. Se identifican claramente la aeronave, sus capacidades muy genéricas, la cantidad de vuelos autorizados y las fechas de vuelos informadas hasta el momento. O sea, también se cumplió con el tercer documento, que es el seguro que aprueba la Junta de Aeronáutica Civil. Con esta aeronave de esta empresa se cumplen las tres condiciones de un vuelo no regular.

Una vez que se verifica esto a través de nuestra plataforma web, esperamos que la empresa haga la solicitud oficial de este vuelo en particular. Por ejemplo, la empresa explicita el día y el propósito del vuelo. En el recuadro quise destacar que se trata de un transporte de pasajeros y un vuelo comercial. Esa es la notificación que recibimos por parte de la empresa y a la que respondemos después si está conforme, una vez verificados los antecedentes, es decir, si la solicitud se cumplió en forma y fondo.

Respecto de la mecánica de este vuelo, se trata de un vuelo Conviasa, de 22 de junio, Airbus A340-642. El vuelo Maiquetía-Santiago-Maiquetía es una operación normal de 12,4 horas.

En la lámina aparece una referencia de la cantidad de tripulantes: en el costado izquierdo superior del *slide*,

quisimos ejemplificar una tripulación normal compuesta por 2 pilotos, 8 tripulantes, 2 jefes de cabina y 1 mecánico. Eso es lo que normalmente se espera en una tripulación mínima. Si la aeronave va a cumplir un vuelo de longitud de 12.4 horas, sin descansos previos, por ejemplo, en Santiago, sí es esperable que la empresa aumente su cantidad de tripulantes a 4 pilotos y agregue un jefe de cabina y un mecánico, para totalizar 17 tripulantes, que fue este caso. Es decir, la cantidad total de 17 tripulantes no es una cantidad ajena a lo que normalmente se puede ver en este tipo de operaciones, es decir, un vuelo al extranjero de 12,4 horas de vuelo, sin descanso o con un mayor descanso en un aeropuerto intermedio. Quiero ilustrar cuál es la mecánica desde que la aeronave cumple con transmitir el plan de vuelo.

Al costado izquierdo, en el primer recuadro, podemos ver cómo la empresa transmite en códigos aeronáuticos lo que va a hacer para este vuelo.

Después, en el recuadro rojo de debajo de la lámina, recibimos la notificación de despegue de la autoridad aeronáutica del país de origen, lo que fue autorizado. En esta animación, podemos observar que la aeronave efectivamente siguió la ruta planificada -la aeronave en color rojo- y la ruta posterior, que fue confirmada luego del despegue. Todo eso en territorio internacional.

A continuación, quiero pasar a la gráfica de nuestro radar. Acá voy a dejar que la propia fraseología del radar nos vaya ilustrando que esta aeronave tomó contacto con nuestro centro de control, que se le dieron las instrucciones y que las siguió hasta el momento del aterrizaje.

-A continuación, se transcribe conversación entre piloto de Conviasa y la controladora de vuelo:

Piloto: Control, muy buenas tardes. Conviasa 3790. Mantengo 370 [...]

Centro de control: Conviasa 3790, Iquique. Buen día. Mantenga nivel de vuelo 370. Notifique VOR de Arica.

Piloto: Llamaré VOR de Arica. Me confirma instrucción posterior a Arica, directo Lobag Uniform Quebec 803. ¿Correcto?

Centro de control: Correcto, señor. Como límite Simok.

Piloto: Como límite Simok. Gracias.

Cerca de Arica, nivelado 370. Conviasa 3790.

Centro de control: Conviasa 3790, recibido. Notifique Lobag.

Piloto: Radar Iquique. Conviasa 3790. Chequea Lobag. Mantengo 370.

Centro de control: Conviasa 3790, recibido.

Conviasa 3790. Contacto radar. [...] Mantenga nivel de vuelo 370.

Piloto: Contacto radar. Mantengo 370. Conviasa 3790.

Centro de control: Correcto.

3790 contacto Iquique Radar, frecuencia 128,3.

Buen día.

Piloto: 128,3. Muchas gracias. Hasta la vuelta.

Centro de control: Hasta la vuelta.

-Finaliza conversación.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, esa fue una gráfica. Con ella quiero demostrar que, efectivamente, nuestro sistema tuvo el control de la aeronave y que esta cumplió con las instrucciones entregadas por nuestro centro de control y que en todo momento mantuvo la ruta y la altura en la cual fue dispuesto que lo hiciera.

En la siguiente lámina, para no hacer tan extensa la explicación, podemos identificar distintas instancias hasta llegar a Santiago. En toda la ruta se pudo apreciar que se mantuvo el contacto radar, la comunicación y que la aeronave efectivamente siguió las instrucciones que le fueron entregadas.

Una vez que la aeronave arriba a la pista 1-7 izquierda, como fue instruido, pasa al centro de control de tránsito terrestre -control terrestre- y es direccionada para que se estacione en un puente de desembarque y embarque, todo bajo la supervisión efectiva de nuestro controlador, con un

contacto visual, y también a través de nuestros supervisores, en plataforma, hasta que se comienza a producir el desembarque de los pasajeros.

En las fotografías observamos, también, que los funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) están presentes en este proceso, incluso en la puerta de la aeronave.

Ahora bien, para el embarque y la salida de la aeronave se cumple el mismo procedimiento: la aeronave presenta su plan de vuelo, el plan de vuelo es autorizado y cotejado con todos los otros tráficos una vez que se comienza a producir el embarque de los pasajeros.

Una de las fotografías que está arriba, al centro, es una representación gráfica del proceso de cómo se embarcan las maletas que salieron de nuestro país. Debajo de esas fotografías está el proceso de verificación realizado por nuestro personal de seguridad aeroportuaria, es decir, cuando pasan por las máquinas de rayos X, y no solo por los detectores en persona, sino también con los detectores de equipaje de mano. Y al costado derecho observamos las imágenes de cómo los inspectores del Servicio Nacional de Aduanas y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) están disponibles para el control de la salida de la aeronave. Es decir, los procedimientos aeronáuticos se cumplieron.

El control del vuelo en la salida se realizó de la misma forma: múltiples instancias verificamos que la aeronave siguió la ruta de salida, el perfil de ascenso y la ruta hacia el norte de nuestro país, hasta llegar al punto de salida de nuestro país. De todo ello, hay grabaciones que están a disposición de la comisión, si así lo estima pertinente, para enviarlas o mostrarlas con mayor detalle.

Finalmente, respecto del sistema de vigilancia y control, hacemos énfasis en que este se realiza principalmente a través de radares, comunicaciones y procedimientos, y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) realiza principalmente la instancia de control.

Respecto de la información de la operación de las empresas Mahan Air y Qeshm Fars Air, somos enfáticos, concretos y directos en señalar que no existen registros de vuelos

operados por las empresas Mahan Air en territorio nacional. Tampoco existen registros de vuelos operados por la empresa Qeshm Fars Air en el territorio nacional. La empresa Emtrasur no registra operaciones en Chile, y la aeronave con matrícula YV-3531 tampoco registra vuelos en Chile. Las empresas de los números 1 y 2 -de la lámina- son de nacionalidad iraní.

Eso es todo lo que podemos obtener en forma oficial y que está disponible en las fuentes abiertas. No tenemos mayor antecedente de operación o registros que evidencien que hayan operado acá; más bien, no han operado en Chile.

Señor Presidente, hice un resumen con los antecedentes que tenemos, los cuales dejaré a disposición de la comisión. De manera que quedo atento a las preguntas del caso que pudieran surgir.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el diputado Luis Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, por su intermedio, agradezco la exposición del director de la DGAC, por ser bastante completa; sin embargo, tengo una duda.

Me gustaría saber qué facultades tiene la DGAC respecto de la revisión y del control de equipaje y carga que pueda llevar un vuelo no solo de este en particular, sino en términos generales. ¿Cuáles son las atribuciones?

Hemos visto en la comisión una exposición sobre el control de ruta, el control por radio para que se mantenga la altura de la ruta y del momento del aterrizaje y la custodia del avión. Tengo entendido que parte importante de las atribuciones de la DGAC dicen relación con esos aspectos, con cómo se controla la seguridad del vuelo durante el viaje y también al momento de aterrizar. Pero no me queda suficientemente claro cuáles son las atribuciones que tiene la DGAC respecto de la carga -el contenido- de un determinado vuelo.

Formulo la pregunta porque en la misma web de la DGAC se puede ver que parte de las funciones que declara la Dirección General de Aeronáutica Civil son la revisión de pasajeros y del equipaje, tanto de mano como el facturado; el control de ingresos y circulación de personas y vehículos a recintos

aeroportuarios, y la fiscalización del transporte de mercancías peligrosas y la documentación correspondiente.

En este caso, hay cuestiones que se cruzan normalmente entre la Aduana, la PDI y la DGAC. Por eso, para que se entienda el contexto y el enfoque de la pregunta, quiero comprender bien cuáles son las funciones que desempeña estrictamente la DGAC. El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el director de la DGAC.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio agradezco la pregunta del diputado Sánchez.

Efectivamente, así lo traduzco yo también. Se tiende a confundir el ámbito de acción. Lo quiero traducir de la siguiente forma: hay ámbitos de acción de llegada y de salida de la aeronave.

En el ámbito de acción de llegada de la aeronave, todas las funciones de control de pasajeros están circunscritas a la labor de la Policía de Investigaciones, a través de Migración; todo lo que tiene que ver con control del equipaje y de carga corresponde a Aduanas, y también, en parte, al SAG. Nosotros contribuimos con ello, pero la mecánica de la llegada se da de esa forma. En cambio, en el ámbito de acción de salida, se mantiene la salida de pasajeros a través de la Policía de Investigaciones, y aquí nos volcamos en las funciones que el diputado señaló, en lo que es el control, que apunta a la seguridad del vuelo.

Por ejemplo, tenemos un sistema de verificación de maletas para detectar sustancias ilícitas, no permitidas, como explosivos; tenemos un sistema de verificación de pasajeros embarcados, a través de la revisión *in situ* por los portales, y también la inspección del equipaje de mano por rayos X; es decir, la instancia de salida va orientada principalmente a la detección de mercancías peligrosas o elementos que pongan en riesgo la seguridad del vuelo, más allá del trámite de Aduanas propiamente tal. Entonces, hay que diferenciar entre la llegada de los pasajeros y su equipaje, y la salida de estos.

Cabe mencionar que la tripulación también queda circunscrita a estos controles; es decir, si la tripulación llega o sale,

también sigue más o menos la misma mecánica de los pasajeros. La persona es revisada por la PDI, su equipaje de mano también es revisado por Aduanas y el SAG, y en la salida, otra vez la PDI, y nosotros revisamos el equipaje en bodega y de mano; pero todo eso está encaminado a la detección de elementos peligrosos que, podamos advertir, puedan producir situaciones de interferencia ilícita o peligrosa para el resto del vuelo.

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

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio saludo al director y a las personas que nos están viendo.

Haré dos preguntas al director de la DGAC. La primera es qué tiempo estuvo en la losa el avión, cuántas horas estuvo. Espero la respuesta del director para desarrollar la siguiente pregunta.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el director de la DGAC.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, aproximadamente un poco más de 2,5 horas; un poco más de dos horas y treinta minutos, en plataforma.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Tengo entendido que la tripulación no bajó. ¿Eso es efectivo?

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

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Efectivamente, la tripulación se mantuvo a bordo del avión, no descendió ni realizó ningún procedimiento de ingreso o salida del país.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, para un tipo de operación como la que el director

de la DGAC está describiendo, ¿es normal que la tripulación no baje?

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

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio, sí es absolutamente esperable, en el sentido de que la tripulación tiene que realizar el desembarco de pasajeros, verificar la condición interior de la aeronave, prepararse para la salida y empezar a gestionar todas las otras autorizaciones de las autoridades nacionales.

Sí, es absolutamente esperable en este tipo de vuelos, con esta corta escala en algún aeródromo o aeropuerto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Aprovechando la pregunta del diputado Francisco Undurraga, ¿es normal que un vuelo de estas características esté dos horas y media en plataforma? ¿Cumplieron los horarios de llegada y de salida? ¿Usted podría afirmar eso, es decir, que llegaron a la hora estimada y salieron a la hora que correspondía? ¿O salieron antes?

Tiene la palabra el director de la DGAC.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, el horario de arribo y de salida sí se cumplió dentro del margen esperado para este tipo de aeronaves. Una vez que la aeronave despega de su aeródromo de salida, tiene una hora estimada de arribo y, como tiene un regreso inmediato, normalmente está en plataforma entre dos a tres horas para la salida.

Sí, se cumplieron los horarios dentro del tiempo esperado.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- La pregunta es la siguiente: cuando uno toma un vuelo chárter, uno sabe perfectamente a la hora que va a salir. A uno no le dicen que el vuelo va a salir aproximadamente entre las tres y las cuatro; generalmente, le dicen que el vuelo va a salir a las tres y media o a las tres y cuarenta y cinco minutos. Todos sabemos que los horarios de los vuelos no son exactos, y salen diez o quince minutos después, pero ya estaba en el proceso. ¿A qué hora estaba programado el vuelo para salir? Si usted me dice -estoy poniendo un ejemplo- que salió a las 14:50 horas y sale a las 15:15 estaríamos dentro del margen. Entonces,

quiero saber a qué hora estaba programada la salida y el arribo de ese vuelo, para conocer si, efectivamente, estuvo dentro de los márgenes, porque en algunos de los antecedentes que nos han llegado consta que hubo gente que no pudo viajar, o sea, que se quedó abajo.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Es absolutamente entendible que las mecánicas de las aeronaves, una vez que están en tierra, puedan sufrir variaciones o retrasos, como usted bien señaló. Estoy averiguando las horas exactas en las cuales se tenía prevista la salida porque está escrito en el plan de vuelo. Eso es así. Entonces, una vez que la aeronave está lista para iniciar su proceso de puesta en marcha, puede decidir adelantar o atrasar su vuelo.

Me atrevería a solicitar que me dé un minuto para verificar exactamente la hora en que solicitó la autorización de despegue.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Excúseme. Tengo un documento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que habría firmado usted, que señala que el vuelo arribaría el 3 del 3 de 2022, a las tres de la tarde.

Hay un problema con la hora de salida porque aquí se señalaría que eran tres horas que el vuelo habría estado acá, pero usted dijo que fueron dos horas y media. Lo que digo es que tendría que haber estado tres horas, pero usted nos dice que estuvo dos horas y media.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Sí, estuvo un poco más de dos horas y media. Rescato la naturaleza de este vuelo no regular, en el sentido de que ellos pueden ir presentando modificaciones a lo originalmente solicitado, pero, eso es en el ámbito no regular. Hay que sumarle las demoras que puede tener en el aeropuerto de salida, las demoras en ruta, las demoras por meteorología e, incluso, las demoras que se le pueden presentar en los procedimientos de llegada, que pueden ir retrasando o adelantando la hora de vuelo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor general, independientemente de que sea un vuelo chárter, es un vuelo comercial y, por ende, los pasajeros tienen, más o menos, una

referencia de a qué hora es el vuelo. Todos quienes viajamos en avión sabemos que debemos llegar con bastante antelación, porque, de lo contrario, perdemos el vuelo.

La pregunta es -y si no lo puede responder ahora, lo puede hacer por escrito-, aunque por distintas razones eso puede variar, según lo que nos dice, a qué hora tenía que aterrizar exactamente y a qué hora tenía que despegar, porque queremos saber si lo hizo antes de lo presupuestado o dentro de su itinerario.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Me voy a circunscribir al plan de vuelo presentado por la aeronave, que es lo más práctico que podemos tener. En ese plan de vuelo no venía estipulada una hora exacta de salida, en consecuencia se entiende que la hora de salida está condicionada a que la aeronave esté lista, una vez realizados todos los procedimientos de embarque y desembarque.

Sin embargo, en estricto rigor, en el plan de vuelo presentado, al no venir esa hora de salida, se entiende que está dispuesto a despegar o a solicitar autorización para la salida una vez que el avión esté en condiciones de hacerlo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Pero no tenemos horarios porque, en el fondo, imagino que un vuelo se demorará más o menos si ha tenido algún trabajo relacionado con el mantenimiento o algo relacionado con el tema de la alimentación, del *catering*, o bien, respecto del combustible. Ese tipo de situaciones atrasan o adelantan los vuelos, porque también es posible que no haya que hacer mantenimiento.

Lo que no tenemos por ahora, y la información que usted nos tiene que enviar es a qué hora estaba más o menos programado el vuelo. En el fondo, decirnos cuánto tiempo iba a estar en Chile y en qué momento despegaría.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, tomé nota de los datos que se están solicitando.

Solo como información anexa, debo señalar que, en este tipo de vuelos, una mecánica normal es que las empresas consideren la hora de arribo y la hora que se toman también las empresas

que apoyan con los servicios de combustible, los de *catering*, vale decir, de alimentación y cosas de ese tipo, incluyendo, citar a los pasajeros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, ¿la hora de despegue queda al arbitrio de la empresa o tiene alguna coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil?

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- No, principalmente queda a la mecánica de la empresa y nosotros nos preocupamos de recibir la confirmación de solicitud de la hora de despegue.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No soy entendido en el área. Y excúseme si de pronto las preguntas no son técnicas, pero despegar un avión es algo complejo y todo lo que implica también el aeropuerto de llegada, que en este caso se encuentra en Venezuela.

Aun así, ¿con cuánta anticipación aviso si voy a adelantar o no mi salida del país?

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Lo entiendo.

Tengo el dato de que, considerando que aterrizó a las 14.29 horas, el despegue de esa aeronave se produjo a las 17:29 horas, es decir, pasaron tres horas desde que tocó tierra hasta que despegó. A partir de ello, empieza a aplicar la mecánica de "taxeo": 15 a 20 minutos para llegar y 10 a 15 minutos para salir. Si estamos en el rango normal de dos horas y media o de dos horas con cuarenta y cinco minutos en tierra, lo que no escapa a la normal mecánica de esto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Muy bien.

Pero, la pregunta es si esa información la tenía la DGAC. Me explico. La DGAC sabía que este avión iba a despegar más o menos a esa hora, porque imagino que también hay otros aviones -por lo menos eso sé- que se quedan hasta un día y despegan al día siguiente, o despegan después de seis horas, pero esa es una planificación que debe tener la DGAC porque, si no, imagino que se acumulan los aviones.

Entonces, ¿la DGAC sabía que este avión despegaba alrededor de las 17:30 horas?

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- La respuesta es sí.

Sabía que podía esperar un despegue aproximadamente en ese rango de horarios. Habría sido al revés, si se hubiese demorado más -cuatro, cinco o seis horas-. Eso habría significado que había un problema mayor o algo relacionado con mantenimiento o que estaba esperando algo. Pero, las situaciones fueron respondiendo a una mecánica normal en cuanto a la espera. Sí es esperable que demore tres horas desde que aterriza hasta que despegue.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Excúseme, pero quiero referirme a otro punto.

Entonces, eso quiere decir que los aviones de esta línea aérea siempre están tres horas en el país.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- No, señor Presidente. No podría decir que siempre, porque las mecánicas del vuelo, si me circunscribo al minuto exacto, pueden variar una o dos horas. No podría ser tan taxativo y decir que siempre están tres horas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Pero, más o menos, porque uno siempre tiene un margen.

Es importante señalar que ustedes tenían conocimiento de que el avión aterrizaba a las 14:29 horas -dos y media de ese día- y que, por tanto, despegaba a las 17:30 horas.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Efectivamente, eso era lo esperable.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Más que esperable, tenemos claro que tenían esa información.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- En rigor, me quiero referir a la expresión de si teníamos la información de que el despegue iba a ser exactamente a las 17:30 horas. La respuesta es no. Nosotros teníamos la información de que podía ser a esa hora, en el sentido de las mecánicas de carguío del avión, de carguío de maletas, de combustible y el embarque de pasajeros. Era esperable que sucediera a esa hora.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Sabe por qué le hago esa pregunta? Porque durante esos días, aunque tal vez no sea cierto, por las redes sociales se señaló que varias personas habían perdido el vuelo. Imagino que cuando uno va al aeropuerto, independientemente de que sea un vuelo chárter o

uno de esas características, está puesto en las pantallas "vuelo Conviasa, número tal, despegue a tal hora, *on time*", y todo ese tipo de cosas que vemos siempre en el aeropuerto. Entonces, tendría que haber estado diciendo ese día: "Vuelo Conviasa, despegue 17:30 horas", por lo tanto las personas tenían que haber estado allí tres horas antes, como en un vuelo internacional. En suma, el vuelo estaba programado para salir alrededor de las 17:30 horas.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Sí, señor Presidente, aproximadamente a esa hora.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, siguiendo el hilo de lo que había preguntado antes, respecto de cuál era la atribución de la DGAC en el control de equipaje y carga, me queda claro que esto se condice con una norma que está en el Código Aeronáutico, que, en el fondo, establece que es responsabilidad de la DGAC hacer control de los delitos que se pudieren cometer dentro de la ejecución del vuelo. Dentro de los delitos que están contemplados en el Código Aeronáutico, se establece que uno de esos delitos es transportar o hacer transportar objetos peligrosos para la seguridad de la aeronave.

Entonces, ¿la DGAC acostumbra guardar informes de los resultados de esas inspecciones? Usted había hecho referencia a la verificación de la identidad de los pasajeros, revisión de equipaje de mano a través de rayos x y revisión del equipaje que se va por carga en los aviones, respecto de sustancias ilícitas y sustancias o materiales que puedan ser peligrosos para la seguridad del vuelo. ¿Tienen algún informe, algún resultado o algún documento respecto de esas revisiones que pudieran hacer llegar a esta comisión, para tener conocimiento de que efectivamente se realizó esa evaluación, y cuáles fueron los resultados?

Respecto de todos esos vuelos anteriores de Conviasa que señalaban, no entendí bien si esos números que fueron mostrados eran solo respecto de este año -era un histórico- y qué tipo de vuelos eran esos. ¿Conviasa operaba hacia Chile

solo vuelos de pasajeros o alguna vez ha llegado a nuestro país con vuelos estrictamente de carga? Por cierto, extendiendo mi solicitud respecto de los informes relativos a la revisión de carga de equipaje y de los pasajeros a esos vuelos anteriores.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el general Jorquera.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, respecto de los informes, como contexto general, como norma general y como procedimiento administrativo general, se elaboran informes cuando se detectan, entre comillas, irregularidades o hay hallazgos que efectivamente permitan hacerlo, en el sentido de comunicarlo, denunciarlo y tener una estadística. Para este caso en particular no realizamos hallazgos ni evidenciamos elementos que pudieran haber motivado la elaboración de un informe bajo el cual se identifique o especifique una condición riesgosa. Al no presentarse este riesgo, no hay un informe normal que se emita.

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

El señor **SÁNCHEZ**.- Señor Presidente, solo quiero confirmar que dentro del procedimiento administrativo de la DGAC, ellos no elaboran informes de cada una de las revisiones. Ni siquiera queda un acta que diga "sin novedad", salvo en aquellos casos donde hubiera novedad. En el fondo, no hay un acta de sin novedad que pueda dar cuenta de que en una u otra inspección realizada no hubo ningún tipo de hallazgo respecto de uno u otro vuelo. ¿Estoy entendiendo bien?, señor general

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- No hay actas de operaciones normales que den cuenta de "sin novedad". Esto también hay que entenderlo desde el punto de vista práctico, pues en ese aeródromo tenemos más de 550 operaciones diarias. Entonces no tenemos un formato o un reporte de que todo un vuelo se haya realizado sin novedad, sino solamente los hallazgos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Boris Barrera.

El señor **BARRERA**.- Señor Presidente, tengo dos preguntas que tienen que ver con otros temas, no los que han seguido en esta sesión, sino más bien con el objeto de la comisión, cual es investigar las operaciones de la aerolínea Conviasa y la relación que puedan tener estas con un vuelo que fue detenido en Buenos Aires. Dicho sea de paso, ya todos los tripulantes y todos los que estaban en ese avión fueron liberados; no están en Argentina desde hace como una semana. Es el vuelo cuya matrícula es YV-3531, que es distinto al que aterrizó en Chile, que es el YV-3533.

Entonces, de acuerdo con el objeto de la comisión, ¿el general sabe si hay alguna relación entre esos dos vuelos? Él ya dijo que ese otro vuelo ni siquiera había sobrevolado ni aterrizado en Chile; pero, a lo mejor por el nombre de los pilotos, él tiene algún antecedente que pueda relacionar esos dos vuelos, considerando que es uno de los objetivos de la comisión.

También escuché que había personas que perdieron un vuelo chárter de la empresa Conviasa, pero leí en un memorándum o en una declaración que sacó Conviasa que fue porque empresas chilenas no le quisieron vender combustible. En consecuencia, como no tenían combustible, obviamente no podían realizar ese vuelo. Hay una declaración pública de Conviasa en su página y también en Twitter.

Como señalé, quiero saber si el general tiene conocimiento de si eso sucedió y si corresponde aquí. Asimismo, conocer si tiene algún otro antecedente de por qué esas empresas no le quisieron vender combustible a una empresa que tiene un convenio incluso con Chile, que se renovó y se amplió hace pocos meses.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el general Raúl Jorquera.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, por su intermedio, me gustaría hacer un alcance: no tenemos la mecánica de la empresa que operó en Argentina -esa data-, es decir, una correlación con ellos respecto de Conviasa, de los datos que tenemos. Es bastante difícil, porque no tenemos los datos de esas tripulaciones.

No lo hemos hecho, porque no es nuestro ámbito de acción correlacionar esos dos vuelos que corresponden a dos países distintos y en una empresa que nunca ha operado acá. Lo que conocemos es lo que ha aparecido solamente en los medios abiertos y que eventualmente pudiera tener alguna relación comercial, pero no la hemos indagado por no ser de nuestra competencia. Entonces, no tengo mayor antecedente de esa correlación que me están solicitando.

Respecto de la segunda pregunta, relativa a pasajeros que se habían quedado en Chile, la única información que tenemos es que las empresas que atienden aquí aeronaves comerciales de esta índole no han accedido a brindarle el apoyo logístico. No estoy en condiciones de decir si es de combustible o de otra naturaleza. Ellos se limitan solamente a establecer el vínculo comercial entre esta empresa que está en Chile y la empresa que le está solicitando el apoyo, y no necesariamente nos comunican las razones por las cuales no le prestan el apoyo.

No tengo un elemento confirmado de la razón por la cual los vuelos de Conviasa fueron cancelados por esas empresas, en el sentido de no brindarle el apoyo. Sin embargo, no hemos recibido más solicitudes de sobrevuelo de la empresa; estimo que, por lo que ha aparecido en los medios públicos, podría ser esa la razón.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Usted o quien corresponda, ¿nos puede decir si ese día hubo pasajeros que perdieron su vuelo? Para terminar de responder la pregunta del diputado Barrera.

Tiene la palabra el general Raúl Jorquera.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, inicialmente, la respuesta es no. No tuvimos conocimiento de que pasajeros hubieran perdido ese vuelo en particular, pero voy a confirmarlo, si me da la opción.

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

Tiene la palabra el diputado Miguel Ángel Becker.

El señor **BECKER**.- Señor Presidente, por su intermedio saludo al señor general y a su equipo, como también a nuestros colegas, diputados y diputadas.

Tengo algunas consultas.

Primero, ¿la Agrupación Antisecuestros Aéreos (ASA) de la Fuerza Aérea de Chile inspeccionó este avión que fue, en algún momento, considerado "sospechoso"?

La Fuerza Aérea de Chile, a través de la DGAC, ¿verifica, por ejemplo, que la Policía de Investigaciones de Chile realice efectivamente el control migratorio y, si hay novedades, se informe a la DGAC, o, como dijo el diputado Sánchez, sin novedad es sin información? Puede ser una alternativa, si está así estipulado.

La brigada canina, a propósito de este avión sospechoso, ¿subió al avión, por ejemplo, para verificar la presencia eventual de drogas?

El plan de vuelo indica que el avión salió del aeropuerto de Venezuela. ¿Tenemos antecedentes del lugar del embarque de ese aeropuerto? Porque, de acuerdo a los antecedentes que tengo, hay lugares en Venezuela donde los aviones no son del todo revisados por las condiciones y características que conocemos tiene un país que hoy lidera el terrorismo a nivel internacional.

El avión estuvo alrededor de tres horas en la losa del aeropuerto. ¿Se tiene conocimiento de que la tripulación haya solicitado wifi al aeropuerto, durante estas tres horas? Salvo que tengan *roaming* y se puedan comunicar a través de otro sistema.

¿Quién controla si, eventualmente, alguien se acercó al avión, mientras estuvo en tierra? Mientras estuvo en tierra, ¿estuvo con o sin escaleras?

Si nadie abordó el avión, si nadie revisó el avión, ¿existe la posibilidad de que alguien bajara equipaje, durante las tres horas en que permaneció el avión esperando su manga? Porque, obviamente, un avión no va a ocupar una manga tres horas, a no ser que usted tenga una información contraria que diga relación con que se espera en la manga por tres horas. No soy experto en el tema, salvo por los viajes que he hecho a nivel nacional e internacional, sin embargo, he observado que, si los aviones están por un período más largo, permanecen en losa, pero en un lugar retirado, porque,

normalmente, a nivel nacional e internacional, las mangas son escasas.

¿Cuál es la relación de la DGAC con el Servicio Agrícola y Ganadero, si se detecta algo?

Como señalamos al principio respecto de la Policía de Investigaciones de Chile, ¿la DGAC tiene registro de las personas que viajaron, su nacionalidad y de quiénes se bajaron del avión?

Como país, ¿la DGAC tiene el control de que las personas que bajan las maletas son nacionales o tienen algún grado de control sobre las personas? Lo pregunto a propósito de que, como vemos normalmente -lo he visto en todos lados; no sé si hoy hay un sistema más moderno-, las personas reciben las maletas del avión y hay un lapso en que unos carritos con unos tractores trasladan las maletas al lugar donde posteriormente circularán por las huinchas transportadoras de maletas, en que se producen los controles o la recepción definitiva por parte...

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Se llaman contenedores.

El señor **BECKER**.- ¿Se verifica que, durante el trayecto, una persona, eventualmente extranjera, por ejemplo, de nacionalidad venezolana, que coincide con la nacionalidad del avión y de los pilotos, no se deshaga de algunos bultos antes de que se llegue el lugar donde se controlan y fiscalizan? Por ejemplo, me ha tocado ver maletas botadas por accidente en las losas, además de todas las maletas que se extravían a nivel internacional que, como todo el mundo sabe, se rematan en algún momento. En este caso, ¿se podría extravíar una maleta que se bajó de ese avión, antes de que llegue al control?

Finalmente, ¿Conviasa ha sido monitoreada por el sistema de televigilancia CCTV del aeropuerto?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el general Raúl Jorquera.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, primero, la Agrupación Antisecuestros Aéreos actúa cuando hay una alarma, una alerta activada. En este caso, para este vuelo, hasta que el avión despegó, siempre se trató como una aeronave de operación no

regular, con los procedimientos normales. No recibimos una alerta respecto de la que haya tenido que actuar la Agrupación Antisecuestros Aéreos. En ese sentido, como no hay una alerta, una alarma, algo que nos obligue a actuar, no se produjo, porque tampoco se tenía conocimiento de las consecuencias de este vuelo.

Insisto, el control migratorio lo ve nuestra Policía de Investigaciones de Chile y, con base en sus procedimientos, adoptan las medidas para cada pasajero en particular. En ese sentido, tampoco recibimos una alerta que nos hiciera aumentar un alistamiento determinado y tengo entendido que tampoco lo hubo.

En ese contexto, tampoco se activó la brigada canina, entendiendo que dicha brigada de la DGAC se aboca, principalmente, a los explosivos y la Brigada Canina de la Policía de Investigaciones de Chile a drogas. Estos son controles que se realizan, fundamentalmente, a los sistemas de carga y equipaje, que están presentes en el acceso o salida de los pasajeros, pero no hubo ningún elemento que destacar, como fuera de lo normal, o que se haya encontrado. Respecto del plan de vuelo desde Venezuela, el aeródromo de Maiquetía sigue figurando como un aeropuerto válidamente certificado a nivel nacional y, además, por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Por lo tanto, sí es un aeropuerto en el cual se produce la operación de empresas de forma regular y cumpliendo con la normativa aeronáutica. Hasta el momento no hemos recibido ninguna objeción al respecto.

En cuanto a las horas en losa y la disponibilidad de la red wifi, no tenemos conocimiento de alguna solicitud en particular, puntual, específica, de algún tripulante para que se le habilite alguna red. No estamos en conocimiento.

Ahora bien, si permanece o no en un punto específico, debemos decir que la aeronave permaneció en el puente de embarque y desembarque, desde el momento en que llegó hasta que se retiró permaneció en el mismo puente. No hubo un desplazamiento de la aeronave.

Tampoco tenemos registro de que alguien haya sustraído un equipaje, ni que se haya abandonado o caído del avión.

La mecánica es que una vez que llega la aeronave, las empresas que proveen los servicios trasladan los contenedores hacia el subsuelo, hacia el sótano del terminal, ahí son conducidos a todo lo que es el procedimiento de Aduanas y SAG y sus respectivas variaciones. No tenemos mayor noticia de alguna irregularidad o alerta al respecto. Efectivamente, el SAG revisa empleando múltiples sistemas, como, por ejemplo, los rayos X y perros.

Respecto de las maletas, quienes manejan este proceso son empresas certificadas que se integran, que contratan personal, al que se le hace revisión de antecedentes. Y nuestro sistema de seguridad emite las credenciales a cada uno de ellos, las cuales son verificadas frecuentemente; es decir, existe un proceso de verificación de antecedentes de los operadores que trabajan en las empresas. No hemos recibido noticias que nos permitan alertar de este caso en particular.

En relación con las maletas y su grabación a través del circuito cerrado de televisión, hay circuitos cerrados de televisión en gran parte del aeropuerto. Las grabaciones, como he dicho en otras oportunidades, están a disposición de la comisión, tanto respecto del exterior de la aeronave como del interior de nuestro sistema BHS (*Baggage Handling System*), que es el sistema de seguridad que revisa el equipaje. También hay registros computacionales de aquellas. Están disponibles y hay grabaciones del CCTV.

Por último, en la operación de la aeronave de Conviasa, hay registros del CCTV para esta conexión en particular y están disponibles.

Espero no haberme saltado ninguna pregunta, señor Presidente.
Gracias.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Miguel Ángel Becker.

El señor **BECKER**.- Señor Presidente, por su intermedio, puntualmente la pregunta es si hay extranjeros en la losa. Eso me interesa. No es que me preocupe que haya extranjeros, sino la relación de eventuales extranjeros.

Si alguien de los que recibe las maletas tiene o no certificación y si son o no extranjeros, que eventualmente

estén trabajando en ese lugar, pero es parte de la seguridad aeroportuaria de nuestro país.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, efectivamente hay extranjeros. Para que ellos accedan a trabajar en esta empresa se les hace una revisión de antecedentes, pasaporte, deben tener visa de trabajo y se realiza todo un seguimiento. Sí hay extranjeros, pero son sometidos, en forma previa, a un análisis de antecedentes, desde el punto de vista no solo nacional, sino también internacional, con sus papeles de antecedentes de la Cancillería.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, general, ¿cuántos viajes al año no se autorizan que lleguen a Chile?

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

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, el número exacto no lo tengo, pero me atrevo a decir que son los mínimos, en el sentido de que son solamente aquellos que no cumplen con empresas que realizan operaciones no regulares, que no cumplan con algunos de los tres documentos. Normalmente ellos solucionan las observaciones y cuando tienen todo en orden se les autoriza. No tengo esta data aproximadamente. Puedo hacer llegar la información. De forma preliminar, podría suponer que existe un número entre los 20 o 25 casos al año. Me quiero quedar con ese número como para establecer algún universo, respecto de la cantidad de solicitudes que recibimos. Pero ese es un número que tengo que confirmar por la vía oficial, señor Presidente, si me permite.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Muy bien. Al final le haré un resumen de todos los oficios que nos debe enviar, y si nos quedara pendiente alguno lo vamos a hacer vía oficio.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, sobre el punto, solicito que nos pueda enviar la información de esos 25, o lo que resultara ser, detallando de qué país de origen o aeropuerto vienen.

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

Tiene la palabra el diputado Jorge Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, por su intermedio, después de escuchar la intervención del general Jorquera, quisiera preguntarle si él podría afirmar que la Dirección General de Aeronáutica Civil habría cumplido todos los controles y protocolos que su institución establece en estos casos.

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

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, categórica, sí. Nosotros hemos cumplido con todos los protocolos, desde el punto de vista de la seguridad aeronáutica, que aplica para este caso.

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

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, cuando se dice que los tripulantes o la tripulación del avión no bajaron del avión, debemos entender que no hicieron ingreso a Chile -a lo menos, eso entiendo yo-, pero sí pudieron bajar del avión, caminar por la losa e interactuar con gente que estuviera allí. Esa es la consulta.

En segundo lugar, ¿qué denominamos puente de embarque? ¿Es lo que como pasajeros conocemos como manga? ¿O es un lugar físico amplio dentro del aeropuerto? Para entender, como civil, qué significa eso. Si estuvieron en una losa, en la manga, en un espacio amplio del aeropuerto.

En tercer lugar, ya que dijo que tenía disponible los videos de la permanencia de losa, ¿solicito que los puede hacer llegar a la comisión?

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

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, respecto de si hubo algún tripulante que descendió de la aeronave mientras permaneció en lo que nosotros también conocemos como manga, el puente de embarque, no puedo descartar de que así haya sido, pero en qué contexto. Por ejemplo, puedo asumir que el inspector de mantenimiento, el mecánico -que es un

procedimiento normal- baja y revisa la aeronave en su exterior, los neumáticos, la tubera de acceso a los motores y cosas así; es decir, es un procedimiento normal de verificación de rutina, orientado a eso, a asegurar que la aeronave esté aeronavegable antes del próximo despegue. No lo puedo descartar.

Respecto de la manga versus el puente de embarque, es lo mismo. Es decir, esa construcción se extiende hasta la puerta de la aeronave y permanece allí hasta que es desconectada. Así lo hizo en esa oportunidad, cerca de las 2.05 horas, que estuvo en esa manga o puente de embarque.

Tomé nota sobre los videos y los vamos a recopilar para que estén a su disposición, señor Presidente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- En atención a que se alargó el tema y ha habido muchas preguntas, quiero señalar al secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Martín Mackenna, que queda liberado de permanecer en sesión, para que el 7 de noviembre concorra nuevamente a la comisión junto con sus asesores. Le doy mis excusas, porque eso ocurre algunas veces en estas comisiones.

Muchas gracias.

El señor **MACKENNA** (secretario general de la Junta de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Gracias, señor Presidente. Me despido de todos los diputados.

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

El señor **DONOSO**.- Entonces, ¿debiéramos entender que una persona que desciende del avión y circula por la losa para realizar trámites muy propios de la revisión técnica de la aeronave puede interactuar con otras personas que se encuentren allí, en la manga o con funcionarios del aeropuerto, sean nacionales o extranjeros, y que están autorizados en el mismo aeropuerto?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra el general Raúl Jorquera.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- En ese contexto, la respuesta va por ese lado. Si una persona desciende de la aeronave para hacer una actividad puntual a su alrededor, porque tampoco se puede

alejarse y andar pululando por la losa, y en ese momento también se está desarrollando la maniobra de carga o descarga de maletas, estando ambos funcionarios a metros de distancia, la interacción que se realiza entre ellos corresponderá a la operación misma de la aeronave.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor general, a propósito de esta pregunta, nosotros también tenemos protocolos. Por ejemplo, cuando uno toma un vuelo, mira hacia afuera por la ventanilla y ve que, a veces, el capitán del avión se pone una de esas casaquillas reflectantes y baja a la losa para verificar la aeronave. Eso a uno lo pone nervioso, lo he visto. Entonces, quiero saber si tenemos protocolos para ese tipo de situaciones.

Estamos diciendo que, aparentemente, -porque tampoco lo sabemos- había 17 tripulantes, porque nadie lo sabía con exactitud. En definitiva, el informe señala que había 17 tripulantes, pero nadie verificó al interior del avión si eran 4, 12, 17 o 25 tripulantes.

En ese sentido, ¿tenemos protocolos para que alguien descienda a la losa y salga a territorio chileno sin haber pasado por aduana o por algún otro control? ¿Puede hacerlo así nomás?

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, desde el punto de vista técnico, el procedimiento que ocupan los tripulantes se llama *walk around*, es decir, la verificación alrededor de la aeronave. Se entiende que sus atribuciones para descender de la aeronave están limitadas a eso y no a interactuar, o a ir a otras dependencias o a comunicarse con otros estamentos u otro operador. Eso es normalmente lo que se hace.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor general, disculpe que lo interrumpa. Usted me dice "Se entiende". Pero, quiero saber si tenemos protocolos, porque recién estamos adentrándonos en el tema y el objetivo de la comisión es mejorar nuestros protocolos, dados los graves problemas que tenemos actualmente en materia migratoria, por todos sabido. Es cosa de escuchar las noticias y ver que las personas extranjeras privadas de libertad en las cárceles han aumentado de 3 a 10 por ciento. Por lo tanto, no tenemos un

protocolo. Si lo hubiera, le agradecería que nos hiciera llegar ese protocolo para saber qué puede hacer una persona que no ha ingresado al país.

Lo que usted nos ha dicho en la primera parte de su intervención es que los tripulantes no descendieron del avión ni tocaron suelo del país. Se suponía que había 17 personas, lo que sería más o menos normal para un vuelo de esas características. Sin embargo, lo que no sabemos y usted no nos ha podido confirmar es si algún tripulante bajó de la aeronave. También quisiéramos saber si bajaron del avión.

Por otra parte, me gustaría conocer si tenemos algún protocolo para ese tipo de situaciones, en que los tripulantes de un avión no ingresan al país, y si pueden bajar o no. En términos generales, ¿cuál es el protocolo en ese tipo de situaciones?

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Entiendo la aprensión, señor Presidente. Por cierto, haremos llegar copia de nuestra intervención.

Esta es una práctica internacional bien conocida por las empresas. Desde luego, haremos llegar la normativa que aplica para este caso, para no desvirtuar lo que se puede entender en la interacción de esta tripulación en el contexto de la aplicación de procedimientos de su aeronave para el vuelo. Obviamente, eso está amparado por las grabaciones del circuito cerrado de televisión.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Igualmente quedamos pendientes con ese documento, porque, independientemente de eso, imagino que pueden ser acuerdos internacionales o firmas de convenios; de hecho, cada país se reserva el derecho de desarrollar una reglamentación interna. Independientemente de que deben estar dentro del convenio, eso se traduce en protocolos y reglamentos internos. Así que esperamos esa información, señor general.

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, solo a objeto de entender los contextos en que funcionan los aeropuertos internacionales, en Chile tenemos varios lugares donde un extranjero no puede adquirir una propiedad ni trabajar, como ocurre, por ejemplo, con los recintos militares.

Incluso, una vez me tocó pedir a un chino que trabajaba para la Conaf que se retirara de un recinto militar y decirle que no podía estar allí, ya que su personal había tenido una relación con el ejército peruano. Sin embargo, entiendo que esto no se aplicaría en los aeropuertos. En ese sentido, ¿podría haber funcionarios de otras nacionalidades trabajando, independientemente de sus oficios anteriores, o tienen una reglamentación más estricta? Quisiera saber si esto es así, pues normalmente en otros países no se acepta a personal extranjero en zonas internacionales o donde hay una franja de "descontrol", esto es, que no han pasado por todos nuestros entes contralores, como el SAG, la Aduana o la Policía de Investigaciones.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Voy a complementar la pregunta.

En el fondo, ¿quién regula la contratación de empresas externas que son privadas? ¿Alguien hace algún control de las personas que trabajan, por ejemplo, en la losa?, considerando que es un área bastante sensible.

A cualquiera se le podría ocurrir poner algún artefacto en un avión, si las losas no están bien controladas. Entonces, imagino que la gente que trabaja en la losa debe ser, además de técnica, de extrema confianza, porque no cualquiera puede estar en las losas, por lo frágil que son los aviones. ¿Quién controla aquello? ¿Hay un organismo de control como la PDI o ustedes? ¿Hacen un chequeo de todas las personas que están en la losa?

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, quien controla somos nosotros, la DGAC. La DGAC recibe las solicitudes que hace cada empresa para que su personal se acredite y pueda operar al interior de los aeródromos o aeropuertos, según lo permite la legislación vigente. En ese sentido, recibimos la solicitud acompañando todos los antecedentes. Si son extranjeros, con mayor razón respecto de su situación al interior del país, ya que deben hacer ingreso con el pasaporte, la visa de trabajo y múltiple documentación. Esa autorización se entrega mediante una credencial, como la que estoy mostrando, en el sentido que tiene toda una data

impresa, la cual es verificada por nuestra gente de seguridad con el objeto de que cada persona que está en el interior la esté portando y se encuentre vigente. Se hace una revisión permanente de estas credenciales y de la persona.

Entonces, la respuesta es sí. Eso es controlado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, al amparo de la legislación laboral vigente en el país. Hay extranjeros, y estos son verificados en cuanto a sus antecedentes en forma permanente y con el otorgamiento de una credencial.

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

Quiero advertirle que como todavía quedan muchas preguntas, lo vamos a citar para una nueva sesión, así que el próximo 7 de noviembre continuaríamos con usted, y posteriormente con el señor Mackenna.

Tiene la palabra el diputado Felipe Donoso.

El señor **DONOSO**.- Señor Presidente, me queda claro que puede trabajar cualquier persona, pero no tiene limitaciones. Por ejemplo, en primer lugar, si un ciudadano venezolano, exfuncionario del ejército de Venezuela, presenta sus antecedentes en Chile, no tiene antecedentes penales y lo solicita una empresa equis, ¿puede ingresar a trabajar a la losa?

En segundo lugar, las personas que ingresan a la losa, al igual que cualquier ciudadano -como uno, cuando ingresa al avión-, ¿se someten a todos los procedimientos de revisión de los distintos entes contralores? Porque ellos entran a una zona internacional y podrían recibir un paquetito y sacar el paquetito.

Entonces, cada vez que ingresa una persona a la losa, que, entiendo, ingresan todos los días, ¿se somete a este control de Aduanas, del SAG y de la Policía de Investigaciones?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Respecto de la consulta, la ministra de Justicia nos señaló que, de todos los países, del que no se tiene información en materia de antecedentes es justamente Venezuela. Quiero señalar -aquí no hay ninguna discriminación- que no tenemos claro los antecedentes policiales o delictuales en ese caso, porque no los entrega. Ese es un grave problema que tenemos justamente con muchas personas que ingresan al país.

Entonces, ¿cómo hacemos para verificar de manera efectivamente que la persona no tenga antecedentes o no genere algún peligro?

Tiene la palabra, general.

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Señor Presidente, debo enfatizar que revisamos los antecedentes a los cuales tenemos acceso, que normalmente son pertinentes para esto. Claro, no puedo negar que haya alguna falencia en cuanto a la integridad de esa información, pero si nosotros observamos la visa de trabajo, solicitamos papeles de antecedentes y, lisa y llanamente, no aparecen los antecedentes, no tenemos objeción en ese sentido. Pero después de eso -y voy a la otra variante de la pregunta-, la supervisión del ingreso de estos trabajadores a las áreas estériles, a las áreas seguras, sí se realiza a través de nuestro personal AVSEC -Aviation Security- en seguridad de delegación, esta revisión. No es un libre paso al área segura. Ellos también tienen que pasar por el punto de rayos X, se les revisan metales y objetos materiales. Entonces, sí pasan de forma estéril de un lado hacia el otro lado de mayor complejidad, que son las áreas restringidas.

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

Después, el Secretario dará lectura a los oficios con solicitudes de información.

Tiene la palabra el diputado Jorge Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, por su intermedio, el general afirmó que el control de las losas corresponde a la DGAC. Entonces, ¿usted podría afirmar que ese día y a esas horas no hubo ninguna irregularidad al respecto o algo que pudiese ser una situación extraña?

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

El señor **JORQUERA** (director general de Aeronáutica Civil) [vía telemática].- Sí, señor Presidente. En esa operación en particular, no detectamos irregularidades. No tenemos registros de irregularidades que pudieron haber levantado alguna alerta.

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

Señor Secretario, le pido que dé lectura a los documentos que solicitaremos. Si hubiera otros antecedentes que no estén en la lista, señoras y señores diputados, les pido que los soliciten por escrito.

El señor **CÁMARA** (Secretario).- Señor Presidente, los antecedentes que se piden a la Dirección General de Aeronáutica Civil son: la explicación pormenorizada del procedimiento de control respecto de la operación de vuelos regulares y no regulares, en específico, las fechas y horas en que la Dirección de Aeronáutica fue notificada de los distintos pasos de este vuelo: hora de despegue, de aterrizaje, lugar, etcétera. Todo lo que tenga relación con ese vuelo.

También, el número de vuelos que la Dirección de Aeronáutica no ha autorizado a operar en Chile anualmente, específicamente este año, indicando los antecedentes generales de cada uno de ellos. Es decir, de dónde provenía, línea aérea operadora, etcétera.

Asimismo, se solicita el envío de los videos relativos a ese vuelo, tanto de su operación en losa, como de la operación del equipaje, el número de vuelos no autorizados y el procedimiento de control que la Dirección de Aeronáutica realiza respecto del personal de las empresas que cumplen labores en las inmediaciones de las aeronaves, para efectos de su seguridad.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Además, información sobre todos los horarios del vuelo Conviasa en Chile, como, por ejemplo, a qué hora llegó y a qué hora aterrizó.

¿Cuánto tiempo estuvo en losa en los vuelos anteriores y respecto del mismo vuelo del que estamos hablando?

A propósito de eso, el protocolo que Conviasa envía en cada una de las oportunidades a la Dirección General de Aeronáutica respecto del itinerario de vuelo, más allá de lo que demore el vuelo; cuánto tiempo estaría en Chile, que, imagino, lo envían previamente.

¿Habría acuerdo para solicitar dichos oficios?

Acordado.

Agradezco al general Raúl Jorquera su participación y a todos quienes lo acompañaron.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, sobre el funcionamiento de la comisión, ¿existe alguna posibilidad de que las sesiones de 14:30 a 16:30 horas [...]? Lo digo, porque los comedores ya están cerrados. Lamentablemente no todos podemos llegar a las 12:30 o 13:00 horas.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señor diputado, ya discutimos sobre el horario de funcionamiento de la comisión. En mi caso, tengo Comisión de Seguridad Ciudadana a las 15:00 horas. Podríamos revisar la alternativa de sesionar en Santiago, a las 08:30 horas, los lunes.

El señor **SAFFIRIO**.- No puedo, señor Presidente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, tenemos que revisar alternativas, como comer un sándwich o alguna otra cosa.

Señor Secretario, ¿será posible conversar al respecto?

El señor **CÁMARA** (Secretario).- Sí, de todas maneras..

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Esta es una comisión, no podemos comer un sándwich mientras sesionamos. Pero podemos hacer una pausa de quince minutos y después continuar con la sesión.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Pero usted tiene que terminar a las 3 de la tarde, porque después tiene otra comisión.

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

Diputado Undurraga, trataremos de buscar alguna solución al respecto.

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

-Se levantó la sesión a las 15:07 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA

Redactor

Jefe Taquígrafos de Comisiones.

