**PROPUESTAS DE CONCLUSIONES COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA de los Actos de los organismos competentes en relación con las operaciones de la línea aérea estatal venezolana Conviasa en Chile, por eventuales actos de terrorismo de sus integrantes.**

**(DIPUTADO ANDRÉS JOUANNET)**

**OBJETO DE LA COMISIÓN**

La Comisión Investigadora se enfoca en un vuelo de la aerolínea venezolana Conviasa. Se sospecha que el vuelo podría estar involucrado en actividades ilícitas, como el tráfico de armas y drogas, además de la posible entrada de ciudadanos iraníes al país.

**LOS HECHOS CONSIGNADOS EN VIRTUD DE LA INVESTIGACIÓN**

En agosto de 2019, la aerolínea estatal Conviasa fue sancionada por el gobierno estadounidense por su supuesto uso para el traslado de altos funcionarios del gobierno de Venezuela. Además, desde 2020, Conviasa ha adquirido aeronaves de carga y pasajeros de la aerolínea iraní Mahan Airlines, sancionada por el Departamento del Tesoro de Estados Unidos por entregar apoyo material y de transporte a grupos terroristas. Además, se menciona dentro de los antecedentes aportados a la Comisión, el caso de la detención de una aeronave propiedad de EMTRASUR en Argentina, bajo sospecha de vínculos con grupos terroristas.

El vuelo VCV3790 de la empresa venezolana Conviasa llegó a Chile el 22 de junio de 2022 con 17 miembros de la tripulación y 89 pasajeros. Ocho contenedores con equipaje facturado fueron sometidos a verificación de rayos X. Varias autoridades chilenas intervinieron en la operación de la aeronave, incluyendo la Junta de Aeronáutica Civil, la Policía de Investigaciones, el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio Agrícola y Ganadero, y la Dirección General de Aeronáutica Civil. También hubo intervención de empresas privadas como Cirrus Cargo Logistics & Charter, Agunsa Ground Handling Services SpA, LSG SKY Chefs y ESMAX. La aeronave AIRBUS 340-462, Matrícula YV3533 de Venezuela, había sido operada previamente por varias compañías y fue sancionada por el Gobierno de EE.UU. Conviasa realizó un total de 19 vuelos a Chile en 2022, incluyendo el vuelo en cuestión.

A modo de ejemplo, de una de las declaraciones relevantes que tuvo en cuenta la Comisión, fue la del Director General de la Policía de Investigaciones de Chile, Sergio Muñoz Yáñez, sobre el vuelo de la compañía aérea Conviasa que arribó a Chile en junio de 2022. El vuelo transportaba un total de 89 pasajeros, de los cuales 79 eran venezolanos, siete chilenos, un residente temporal de nacionalidad cubana y dos dominicanos con residencia transitoria. La aeronave registró 17 tripulantes, todos nacionales de Venezuela, quienes permanecieron en la misma y no fueron controlados. El vuelo despegó hacia Venezuela a las 17:29 horas de ese mismo día.

Además, se informa que durante 2022, la empresa Conviasa realizó 13 vuelos a Chile y uno fue cancelado, según la información entregada por la concesionaria Nuevo Pudahuel.

En cuanto a la revisión del sistema de control migratorio de la Policía de Investigaciones (PDI), se encontró un registro de 46 ciudadanos de nacionalidad iraní que ingresaron al territorio nacional asociados a vuelos comerciales de otras compañías aéreas regulares que operan en el país, distintas del vuelo de Conviasa en cuestión. Todos ellos fueron chequeados en las bases de datos y ninguna de ellas registró antecedentes policiales ni otros que permitieran dar alguna luz de ser propios de generar o iniciar alguna investigación contra ellos.

Sobre la pregunta de si la PDI recibió información del Ministerio de Interior y Seguridad Pública en que parlamentarios advertían la situación del avión y solicitaban el registro de las personas y carga, el Director respondió que los antecedentes sobre el avión llegaron a la Dirección General, el 23 de junio de 2022, un día después del vuelo.

En este sentido, es menester señalar que como Diputado de la República, en el cumplimiento de mi labor fiscalizadora, envié el oficio N° 7257, al Ministerio del Interior y Seguridad Pública, el 22 de junio de 2022, después de conocer un vuelo que se parecía a la aeronave que arribó en Argentina. Dicho documento, estaba dirigido a la entonces Ministra Izkia Siches y en ella advertía sobre la situación en Argentina, y un posible vínculo terrorista iraní, pidiendo que se realizara un control exhaustivo del vuelo en cuestión. También señale la importancia de identificar a la tripulación. Sin embargo, hasta la fecha, dicha Secretaría de Estado aún no responde.

Volviendo a la declaración del Director de la PDI, este explicó que la institución tiene autonomía para intervenir directamente en caso de delito flagrante, pero para el caso de tripulantes que no bajan al territorio nacional, no hay ninguna reglamentación ni normativa que les permita controlarlos. Aunque afirmó que cualquier normativa que les permita mejorar sus capacidades de control es de interés para la seguridad nacional.

Por último, el Jefe de la Policía Civil explicó, que la labor de Investigaciones, es la de perfilar situaciones de riesgo en delitos, haciendo una revisión permanente de los ingresos y los egresos de las personas. Para ello, utilizan un sistema denominado API, que contiene información anticipada de vuelos con registros de los pasajeros.

La Comisión recibió la comparecencia del General Raúl Jorquera Conrads, Director General de Aeronáutica Civil. Entre los aspectos llamativos de su declaración: “En la presentación se observa una representación gráfica del proceso de cómo se embarcan las maletas que salieron de nuestro país. Luego está el proceso de verificación realizado por nuestro personal de seguridad aeroportuaria, es decir, cuando pasan por las máquinas de rayos X, y no solo por los detectores en persona, sino también con los detectores de equipaje de mano. También se observa cómo los inspectores del Servicio Nacional de Aduanas y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) están disponibles para el control de la salida de la aeronave. Es decir, los procedimientos aeronáuticos se cumplieron.”.

Sin embargo, esta aseveración en relación al equipaje, son contrapuestas en atención a un memorándum llamado “Situación de vuelo N° VCV3790 CONVIASA, matrícula YV3533”, de fecha 1 de julio del 2022, firmado por el propio Señor Jorquera. En el aludido documento se señala: “No se tiene registro del desembarco ni del desembarco de carga; sólo se observa que se realizó el procedimiento de descarga y carga de maletas de pasajeros.”

“En el proceso señalado, al arribo, se desembarcaron 08 contenedores LD-3/AKE (contenedor de maletas) con equipaje facturado (aproximadamente 450 maletas) y, posteriormente, en la salida se embarcaron 10 contenedores LD-3/AKE, también con equipaje facturado (aproximadamente 550 maletas).”

“El equipaje salido y llegado fue sometido a la verificación de máquinas de rayos X, como parte del procedimiento de rutina, sin observación que destacar.”

En este sentido, el Señor Jorquera señaló que embarcó equipaje facturado, esto es pagado, lo que no se corresponde con lo señalado en la Comisión, en cuanto a la situación del equipaje. Esta es una contradicción evidente de un funcionario público, cuestión improcedente sobre todo tratándose de una declaración ante una instancia del Poder Legislativo.

Consultado el Director General de la Aeronáutica Civil, informó que el avión permaneció en la plataforma durante un poco más de dos horas y treinta minutos, y que la tripulación se mantuvo a bordo sin realizar ningún procedimiento de entrada o salida del país. Esto es algo normal ya que la tripulación debe desembarcar a los pasajeros, inspeccionar el interior del avión, prepararse para la salida y obtener las autorizaciones necesarias de las autoridades nacionales. Por lo tanto, es algo común en este tipo de vuelos con escalas cortas en diferentes aeropuertos.

En relación con lo anterior, cabe señalar la inexactitud y laxitud en relación al tiempo de permanencia del avión, señalado por el Señor Jorquera. En cambio, en un informe, signado por el mencionado funcionario señaló que el arribo del avión había sido a las 14:29 horas, y el despegue a las 17:29 horas. Esto es a todas luces una abierta contradicción, por una parte da una información vaga, y a posteriori, entrega datos más exactos. Lamentablemente, este hecho muestra cómo está funcionando el aeropuerto y la Dirección General de Aeronáutica Civil, con liviandad y poca rigurosidad.

Jorquera, señaló también que empresas chilenas le habían negado vender combustible a Conviasa. Afirmación que se contradice abiertamente con lo declarado ante esta instancia parlamentaria, por representantes de la Empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter, quienes expresaron que nuca se le negó la venta de combustibles al avión de Conviasa.

Asimismo, el Director de Aeronáutica Civil, dijo ante la Comisión, no saber el motivo por el cual los vuelos de Conviasa fueron cancelados por esas empresas. Sin embargo, situación muy distinta planteó el Subsecretario Manuel Monsalve ante las Comisiones unidas de Seguridad Ciudadana y Defensa Nacional de esta Cámara, en julio pasado. El alto funcionario de Gobierno señaló que Conviasa ha suspendido sus vuelos, algo similar a lo que ocurrió en Argentina. La razón detrás de esta suspensión es que los aviones, materialmente hablando, son propiedad de Mahan Air, una aerolínea que ha sido sancionada por Estados Unidos, aunque no por Chile. No se sabe si el avión es propiedad de Conviasa o si se le ha arrendado a la compañía. Los vuelos se suspendieron debido a una presión diplomática de Estados Unidos.

Ilustrativa fue fa exposición de la señora Loreto Escalona, gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter, y el señor Francisco Hafemann, jefe de operaciones de la empresa, que declararon ante la Comisión sobre los servicios que Cirrus Logistic prestó a la aerolínea Conviasa. Explicaron que su empresa se encargaba de tercerizar los servicios que no podía hacer directamente el operador aéreo, como la obtención de permisos, el handling, el catering, el combustible, etc.

También explicaron que, en el caso de Conviasa, la aerolínea operó en Chile como vuelos chárter, que tienen un límite de 18 vuelos al año, y no se certificó como operador aéreo regular en Chile. Cuando Conviasa dejó de volar a Chile en junio-agosto de 2022, no se les informó sobre si volverían o no. Al cabo de dos meses, les dijeron que no volverían, por lo que Cirrus Logistic consultó a sus proveedores de servicios si les podían seguir prestando servicios, pero todos se negaron, alegando razones comerciales.

Una situación llamativa, señaló la señora Escalona, en su declaración. Esto es que el instructor, los responsables del vuelo no hablaran inglés. Aquello muestra, una situación de irregular, que no se corresponde con los estándares internacionales en materia de tráfico aéreo, ya que el ingles es el idioma universal, en esta materia. Lo anterior, evidencia que el vuelo de Conviasa, no se ajusta a los protocolos, lo cual es un motivo de gran preocupación, para esta instancia parlamentaria.

Además, señalaron que no recibieron ninguna presión de Estados Unidos ni de ningún otro agente para no prestar servicios a Conviasa. Finalmente, cuando el último vuelo de Conviasa a Chile se canceló por problemas de mantenimiento, Cirrus Logistic se encargó de alojar a los pasajeros en un hotel.

Otro de los invitados que nos ilustró sobre la materia, fue el Señor Martín Mackenna Rueda, Secretario General de la Junta Aeronáutica Civil (JAC), indica que Conviasa es una empresa que opera con normalidad en Venezuela, pero que no cumple con los estándares de seguridad necesarios para operar en otros países debido a la falta de certificaciones internacionales. Además, menciona que la JAC no tiene facultades para impedir que una aerolínea extranjera opere en el país, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos por la DGAC. También señala que la JAC no tiene relación alguna con la operación del vuelo de Conviasa en cuestión.

La opinión del Señor Martín Mackenna Rueda se centra en la importancia de que las líneas aéreas que operan en Chile cumplan con los estándares de seguridad y calidad establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Junta Aeronáutica Civil. Destaca que estas entidades están encargadas de supervisar y regular la actividad aérea en el país, asegurando que las empresas cumplan con las normativas establecidas. También señala que durante la pandemia, la empresa Conviasa fue un cliente importante para Cirrus Logistic debido a que no tenían otros clientes, y que la DGAC y la JAC supervisan cada detalle en los aeropuertos, por lo que no se puede mover nada sin que esté debidamente revisado. En cuanto a la rentabilidad de las operaciones de Conviasa, señala que como es una línea aérea llevada por militares, no tienen una estrategia comercial, y que ellos sabían que tenían que vender 100 pasajes y regresar con 50, pero que la rentabilidad como tal no era una prioridad para ellos.

En definitiva, podemos afirmar que durante la investigación de la instancia parlamentaria, se ha podido evidenciar la falta de coordinación entre las autoridades, que impide el análisis conjunto de la información sobre el ingreso y egreso de equipaje, carga y pasajeros al territorio nacional. Los procedimientos estándares utilizados por las autoridades nacionales no permiten conocer el detalle del equipaje y carga que ingresa y sale del país, lo que es relevante en materia de aduanas y seguridad nacional. A pesar de estar contempladas en la legislación nacional, no se han adoptado excepciones para resguardar la soberanía y la seguridad nacional en el contexto de la política de cielos abiertos.

Se requiere mayores atribuciones e hipótesis de tales excepciones sin afectar los compromisos adquiridos por el Estado de Chile ni el normal tráfico aéreo. Además, se necesitan mayores requerimientos y fiscalizaciones a las empresas que prestan servicios a las aeronaves, incluyendo la obligación de denunciar hechos ilícitos, la revisión exhaustiva de vuelos no regulares, la inclusión de la Unidad de Análisis Financiero para los casos de empresas sancionadas por otros Estados y mecanismos que permitan verificar la identidad y antecedentes de la tripulación y los pasajeros. Finalmente, se destacan graves inconsistencias entre los datos públicos y de las entidades privadas intervinientes en el proceso respecto a la carga e incluso a los pasajeros, lo que genera importantes dudas sobre la finalidad de los vuelos cuestionados.

**LA COMISIÓN CONCLUYE QUE:**

**1.-** **Conviasa no es una aerolínea comercial**, ya que es administrada por militares y no sigue estrategias comerciales para maximizar su rentabilidad. Aunque la compañía vendió 100 pasajes para ese vuelo, solo regresaron con 50, lo que demuestra que su enfoque no está en la rentabilidad. Para vuelos con menos de 150 pasajeros, Conviasa podría haber subarrendado un avión de otra empresa, como Aerolíneas Estelar, para reducir costos.

Este sólo hecho merece encender alertas, ya que una línea aérea que no reviste el carácter comercial, y que esté relacionada con militares, que además provienen de países con sospecha o vínculos terroristas, y de regímenes dictatoriales; es una clara muestra de vulnerabilidad y un riesgo a la seguridad del Estado. Esta situación es del todo grave e inaceptable, y debe llevar al Estado y todos sus organismos a implementar todas las medidas, para que una situación de esta naturaleza, no vuelva a ocurrir.

**2.-** **La empresa ha sido sancionada**: El Subsecretario del Interior, Manuel Monsalve, en sesión de las Comisiones Unidas de Seguridad Ciudadana y de Defensa Nacional, de esta Corporación, el día 13 de julio del pasado año 2022, señaló: “Conviasa suspendió los vuelos, algo similar a lo que ocurrió en Argentina. Por qué, los suspende, porque efectivamente los aviones materialmente, el avión, fue anteriormente propietario una aerolínea que es Mahan Air, que está efectivamente sancionada por Estados Unidos, no está sancionada por Chile. No sabemos si el avión perteneció a Mahan Air o hoy día pertenece a Conviasa, porque Conviasa podría ser propietario o podría arrendarlo, no lo sabemos. Y por qué se suspenden los viajes, se suspenden los viajes, PORQUE EVIDENTEMENTE HAY UNA PRESIÓN DIPLOMÁTICA DE ESTADOS UNIDOS”.

Lo cual no sólo no se pudo probar, sino que además no hay pruebas de ello.

**3.- Han existido contradicciones entre autoridades y un manejo liviano y poco riguroso en el Aeropuerto:** Las declaraciones del Director General de la Aeronáutica Civil, General Raúl Jorquera, en relación a todo lo vinculado al vuelo de Conviasa, han sido del todo, insuficientes, vagas y contradictorias. Su actuar revela una carencia severa de controles y registros adecuados en lo relacionado al Aeropuerto. Asimismo, se muestra un manejo desprolijo, impropio del cargo que ostenta. Estas contradicciones son llamativas, en el caso de versiones totalmente disímiles entre un funcionario como el Director de la Aeronáutica Civil, y una alta autoridad de Gobierno, como Manuel Monsalve.

En este orden de ideas, debemos mencionar lo que declaró el Director de Aeropuertos, quien entregó a esta instancia parlamentaria, respuestas imprecisas e insatisfactorias.

**RECOMENDACIONES:**

**1.- Creación de una Policía Aeronáutica:** Esta Comisión recomienda la creación de un cuerpo policial especializado con competencias en los Aeropuertos nacionales para ejercer una supervisión más rigurosa y efectiva, en vista de la deficiencia en los controles relacionados con el vuelo Conviasa, investigado por esta instancia parlamentaria. Los actuales peligros para la seguridad, que también se han extendido a los aeropuertos, representan un desafío para implementar medidas más avanzadas y sofisticadas en relación con los vuelos y el tráfico aéreo, ya que estos espacios son cada vez más vulnerables a robos, delincuencia organizada y amenazas terroristas.

Durante el desarrollo de la Comisión investigadora, se produjo un lamentable incidente en el Aeropuerto, que cobró la vida del funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Claudio Villar, quien fue asesinado por delincuentes, en el contexto de un robo de camión de valores, el pasado mes de marzo. Lo anterior, muestra una serie de vulnerabilidades y falta de controles que tiene este reciento. Se observa además, que no hay cámaras de alto estándar, y existe una evidente falta de coordinación entre los órganos competentes.

**2.- Mejorar las alertas:**  Cuando un parlamentario alerte de una situación sospechosa o de riesgo, en algún Aeropuerto, o lugar de infraestructura crítica, el Estado debe actuar de forma inmediata y coordinada. Ya que, resulta preocupante que un Diputado, en este caso el suscrito, haya alertado en tiempo y forma sobre esta situación, pero tras lo cual, no se hayan activado protocolos básicos en seguridad, como la verificación de la identidad del piloto o los tripulantes del avión de Conviasa. Esta es una muestra patente de la fragilidad en materia de seguridad.

**3.- Un nuevo modelo de aeropuertos:** Esta Comisión recomienda al Gobierno, estudiar el diseño e implementación de modelos de Aeropuertos, de alto nivel de sofisticación en materia de seguridad. Como los Aeropuertos de Alemania, España, Francia e Italia.

**4.- Mejoras en materia de inteligencia**: Se requiere proporcionar a la Agencia Nacional de Inteligencia, todas las habilidades, recursos y capacidades necesarias para prever eventos futuros que puedan ser considerados sospechosos, como el vuelo de Conviasa.

**5.- Gestión de información**: Se sugiere concentrar el manejo de la información relacionada con la supervisión de vuelos nacionales e internacionales, lo cual requiere una mayor cooperación entre la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Servicio Agrícola y Ganadero, la Policía de Investigaciones y empresas externas. Es necesario establecer un protocolo obligatorio para compartir datos y asegurar la integridad de la información, evitando la discrepancia de datos. Se propone la creación de una entidad coordinadora para realizar una revisión cruzada de la información. Además, es crucial ampliar el acceso a información como la cantidad y el peso del equipaje.

**6.- Mejorar los registros**: Es fundamental subsanar la ausencia de registros en el caso de no detectar ninguna anomalía. Es crucial tener registros precisos para posibles investigaciones en el futuro, lo que refuerza el sentido de responsabilidad de un funcionario específico al poner su nombre en la constatación de que todo está en regla.

**7.- Aspectos de modernización:** Es imprescindible seguir actualizando los equipos tecnológicos de los organismos competentes, vale decir, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Servicio Agrícola y Ganadero, la Policía de Investigaciones, entre otros.