

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°8, LEGISLATURA 370ª, CELEBRADA EN LUNES 06 DE MARZO DE 2023, DE 13.30 A 14.48 HORAS.

SUMA

Se recibió en audiencia a representantes de la empresa Cirrus Logistic, quienes se refirieron al objeto del mandato de la Comisión.

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

Actuó, en calidad de Abogada Secretaria accidental de la Comisión, la señora María Cristina Díaz Fuenzalida; como abogada ayudante, la señorita Elizabeth Cangas Shand; y como secretaria ejecutiva la señora Carolina González Holmes, todas de manera presencial.

I. ASISTENCIA

Asistieron, de manera presencial, la diputada integrante de la Comisión señora Chiara Barchiesi Chávez y los diputados integrantes señores Miguel Ángel Becker Alvear, Álvaro Carter Fernández, Felipe Donoso Castro, Jorge Saffirio Espinoza, Francisco Undurraga Gazitúa, y el ya mencionado diputado Andrés Jouannet Valderrama.

Asistieron, de manera telemática, los diputados Boris Barrera Moreno y Daniel Manouchehri Lobos y las diputadas Carolina Marzán Pinto, Emilia Schneider Videla y Carolina Tello Rojas.

Concurrieron, en calidad de invitados, en representación de la empresa Cirrus Logistic, la señora Loreto Escalona Leiva, Gerenta General, acompañada del señor Francisco Hafemann, Jefe de Operaciones.

II. ACTAS

El acta 6ª se dio por aprobada por no haber sido objeto de observaciones. El acta 7ª se puso a disposición de los diputados y diputadas integrantes de la Comisión.

III. CUENTA

La Abogada Secretaria accidental de la Comisión informó que se recibieron los siguientes documentos para la cuenta:

1.- Nota de confirmación de asistencia presencial a esta sesión, de la señora Loreto Escalona, Gerenta General de la empresa Cirrus Logistic, quien lo hará en compañía del señor Francisco Hafemann, Jefe de Operaciones.

2.- Oficio reservado N° 6855/331, del Ministerio de Defensa Nacional, mediante el cual remite oficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil de fecha 26 de enero de 2023 por intermedio del Secretario General de la Fuerza Aérea, en respuesta a oficio N° 11, en el que se solicita se informe si hubo hallazgos en la revisión de entrada y/o salida de equipaje y pasajeros del vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA.

3.- Oficio N°18.012, fecha 10 de enero, del Secretario General de la Corporación, que comunica el reemplazo permanente de la diputada Chiara Barchiese Chávez, por el diputado Luis Sánchez Ossa.

IV. ORDEN DEL DÍA

Recibir en audiencia a representantes de empresa Cirrus Logistic.

La señora **Loreto Escalona Leiva**, Gerenta General, acompañada del señor **Francisco Hafemann**, Jefe de Operaciones, se refirieron al objeto del mandato y respondieron las consultas de las diputadas y diputados presentes.

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.- Habiéndose tomado conocimiento que en uno de los vuelos de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, anteriores al objeto de investigación de la presente Comisión, dos de sus tripulantes tenían nacionalidad iraní y venían en calidad de instructores, los cuales, además, se habrían perdido en las calles de la plataforma del aeropuerto al momento del despegue, se acordó OFICIAR a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) con el objeto de que se pronuncien sobre si dicha situación es de normal ocurrencia. De no serlo, si generó alertas, las medidas investigativas que se adoptaron, así como si se instruyó una investigación sumaria al respecto.

Asimismo, remitan información detallada sobre el número, nombre y nacionalidad de los pasajeros y tripulación del vuelo YV3533 de la aerolínea estatal venezolana CONVIASA, tanto de arribo como de salida.

2.- A fin de que se refieran al objeto del mandato de la Comisión, se acordó CITAR a la próxima sesión ordinaria a las siguientes autoridades:

a) Ministra del Interior y Seguridad Pública, señor a Carolina Tohá Morales.

b) Subsecretario del Interior, señor Manuel Monsalve.

c) Director General de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI), señor Sergio Muñoz Yáñez.

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

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levantó a las 14.48 horas.

MARÍA CRISTINA DÍAZ FUENZALIDA
Abogada Secretaria Accidental de Comisiones

¹ <https://www.democraciaenvivo.cl/player.aspx?id=3561&name=PROGC019785.mp4>

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

SESIÓN EN FORMATO MIXTO:

(Presencial y vía telemática)

Sesión 8ª, celebrada en lunes 6 de marzo de 2023,
de 13:30 a 14:48 horas.

Preside el diputado señor Andrés Jouannet.

Asisten las diputadas señoras Chiara Barchiesi, Emilia Schneider y Carolina Tello, y los diputados señores Boris Barrera, Miguel Ángel Becker, Álvaro Carter, Felipe Donoso, Daniel Manoucheri, Jorge Saffirio y Francisco Undurraga.

Concurren, en calidad de invitados, la gerente general, señora Loreto Escalona, y el jefe de operaciones, señor Francisco Hafemann, de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter.

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 6ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 7ª se encuentra a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

La señora Secretaria dará lectura a la Cuenta.

*-La señora **DÍAZ**, doña María Cristina (Secretaria accidental) da lectura a la Cuenta.*

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Ofrezco la palabra.

En puntos varios, después de la exposición de los ejecutivos de la empresa Cirrus Logistic, propondré invitar a un par de funcionarios públicos para ir cerrando nuestra investigación, pues nos quedan dos semanas para que concluya la comisión.

¿Les parece?

Sí les parece

A nuestros invitados de la empresa Cirrus Logistic, señora Loreto Escalona y señor Francisco Hafemann, les quiero decir que esta instancia es una comisión investigadora, cuyo fin es esclarecer algunos puntos de una situación específica que estamos investigando. Nuestra idea es invitar a todos los actores que, de alguna manera, tienen que ver con la operación del aeropuerto, lo cual constituye una de nuestras preocupaciones. Ese es el motivo de la invitación, a saber, que ustedes son parte de la operación.

Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, agradezco su invitación.

Nuestra empresa es muy nueva, pero Francisco Hafemann y yo llevamos más de treinta años en el rubro aéreo. Nacimos en Ladeco y hoy tenemos una empresa de logística que funciona dentro y fuera de Chile.

En esta parte de la operación aérea comercial, si el operador es extranjero, llega una vez que están todos los permisos aprobados. El operador extranjero pide una cotización a varias empresas, que pueden ser las que están en el aeropuerto o externas, para que tercericen sus servicios, porque ellos tienen permiso para volar y aterrizar, pero no para hacer directamente los trámites y, más que no tengan permiso, es porque para ellos sería una operación tremendamente engorrosa, pues tendrían que enviar gente. Este es el servicio que presta Cirrus Logistic para ese o cualquier otro operador aéreo, dentro y fuera de Chile.

Francisco Hafemann es del área de operaciones y es quien tramita los permisos.

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

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, trabajo con Loreto Escalona y me hago cargo de la parte operativa en el aeropuerto. Llevo más de treinta años haciendo cosas similares o relacionadas con el rubro. Me dedico a prestar servicios a empresas extranjeras que quieren operar en Chile, desde el punto de vista operativo.

Yo soy quien tramita las autorizaciones de las empresas ante la Dirección de Aeronáutica, envía los documentos necesarios

y coordina las operaciones en el aeropuerto el día que llega el avión.

En ese sentido, cada una de las operaciones de Conviasa se rigió bajo la misma norma, autorizada bajo un permiso, el que -entiendo- Loreto envió en su oportunidad. Operamos sin inconvenientes, hasta cuando venció el plazo.

Ahora estamos aquí, dispuestos a recibir sus consultas.

Gracias.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Muchas gracias a doña Loreto y a don Francisco.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, primero, quiero agradecer la presencia de nuestros invitados, lo que es sumamente relevante, no solo para el buen entender de nosotros, los parlamentarios, sino también para la gente que nos está viendo y para que el informe que evacuamos sea lo más objetivo posible.

Desde ese punto de vista, me llamó la atención que la empresa Conviasa haya operado durante un tiempo bastante extenso antes de que surgiera esta crisis.

Entonces, la primera pregunta es si ustedes tenían comprometidos trabajos posteriores o estos se iban haciendo vuelo a vuelo.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, cabe comentar a la consulta que la operación de un externo dentro de Chile -los estamentos estatales lo tienen que haber aclarado así- parte con operaciones que se llaman de exploración. Es decir, si quiero venir a volar a Chile, tengo

que tener un certificado de operador aéreo. Para eso, hay un tiempo en que se trabaja en ello.

En el caso de Conviasa, ellos puntualmente estuvieron con 18 operaciones de exploración, que permiten, en cualquier otro punto, tener antes un certificado de operador aéreo local.

Nunca dijeron si las iban a tomar todas o no, porque ellos tenían una operación chárter; es decir, si el vuelo no se llenaba en 70 u 80 por ciento, no era rentable; por lo tanto, se cambiaba la fecha. No dijeron.

Después, en algún minuto, cuando comenzamos a trabajar en el AOC para ellos, que fue más o menos dos o tres meses antes, ellos tampoco estaban totalmente decididos a sacar la certificación.

Entiendo que todo eso viene después de que se produce la Fidae, cuando firman un protocolo de nueva cantidad de vuelos y más operadores en la zona.

De hecho, ni siquiera alcanzamos a recibir el resto de la documentación de Conviasa, porque todavía no la tenían, al momento que decidieron iniciarlo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra, don Francisco Hafemann.

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, para ampliar un poco, quiero explicarles rápidamente cómo operan las empresas en Chile.

La legislación que tiene la Dirección General de Aeronáutica Civil está publicada en la página web, es conocida por los interesados. En ese sentido, las operaciones comerciales

extranjeras de líneas aéreas tienen dos modalidades: una no regular y otra regular.

¿Qué significa eso? Que si una empresa quiere venir a Chile más de 18 veces, tiene que certificarse. Eso significa entregar una amplia gama de documentos, para que el Estado chileno sepa quiénes son. Nosotros llegamos hasta ahí, hasta las operaciones no regulares.

Cuando comenzamos las conversaciones con la autoridad para iniciar un proceso de certificación, AOC (Air Operator's Certificate), quedamos hasta ahí.

Por lo tanto, todos los vuelos que se hicieron de manera inicial con Conviasa, se hicieron con la modalidad de vuelos no regulares; vuelos chárteres, como se conocen, y eso tiene un límite de 18 vuelos en un año calendario. Si alguien quiere volar 19 vuelos, tiene que certificarse y eso no lo completamos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Chiara Barchiesi.

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Por su intermedio, señor Presidente, saludo a los invitados.

En enero, Maduro anunció que iba a retomar los vuelos comerciales de la aerolínea Conviasa Chile.

Me gustaría saber si en ese momento hubo algún contacto con ustedes para requerir los servicios de la empresa.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, a la fecha, y después de que dejaron de venir, que fue entre junio

y agosto del año pasado, no hemos vuelto a ser contactados. Nosotros sí a ellos, para otorgar la información que nos han pedido todos los estamentos, en términos de nóminas de tripulantes o algún tipo de material de vuelo para enviarlo a los estamentos; pero comercialmente, no.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Quiero preguntarles a nuestros cuáles son los servicios que prestan a esas empresas.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Primero, operaciones y pedir los permisos. Operacionalmente, ese es uno de los servicios.

Otorgados los permisos por la Junta de Aviación Civil y la DGAC, nosotros contratamos los servicios de terceros para *handling*, que en este caso fue Agunsa, y para combustible fue Enex.

Cuando digo *handling* me refiero a la operación de *counter*, de carga y descarga de equipaje, y de estacionamiento de la aeronave; todo lo que hay desde que el pasajero llega a entregar su maleta hasta que sale con su maleta. Esa operación la hacíamos con Agunsa. Después teníamos a Enex, que es una empresa que provee combustible. A ellos les compramos combustible. Después, para mantenimiento, teníamos a la empresa Santiago Technik.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Qué significa eso?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Significa que, si el avión necesita algún recambio de algo a última hora, tenemos que tener ese servicio.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Todo lo que hoy día llamamos *catering*?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- El *catering* era por *Sky Service*.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Todo a través de ustedes?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- A través nuestro. Es uno solo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- O sea, ustedes son intermediarios de la comida, para quienes van en el avión, del combustible, del mantenimiento y del *handling*.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Ahora, ese servicio, Conviasa no lo tuvo solamente con nosotros. Lo tuvo con *Swissport* y con *Aerocardal*. Nosotros estuvimos al final.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Y para el último viaje que hizo Conviasa?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Estuvimos nosotros.

También tuvimos servicio de hotel para los pasajeros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- El subsecretario Monsalve nos planteó en una comisión conjunta de las comisiones de Defensa y de Seguridad Ciudadana, que dado presiones de Estados Unidos, Conviasa no tendría los servicios en Chile para aterrizar y que por eso no habría aterrizado.

Ustedes, que son los intermediarios, ¿tuvieron presión de algún agente de Estados Unidos para no otorgarle servicios a Conviasa?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No, señor Presidente.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Usted sabe si alguno de los servicios que se prestaron, de combustible, de comidas o de catering, o *handling* habrá recibido alguna presión de algún funcionario del Estado norteamericano para no atender a Conviasa?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No, señor Presidente. No en ese sentido, pero sí, comercialmente, enredaba a nuestros proveedores de servicios.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Por qué eso?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Fue la respuesta que tuvimos, comercial, a correo, cuando dijimos si podíamos seguir otorgando...

A ver, había que responderle al operador aéreo si podía volver a Chile o no. Entonces, dijimos: bueno, no vemos ningún problema por parte de los estamentos. Le quedan todavía vuelos por hacer. Entonces, consultamos a nuestros proveedores de servicios si efectivamente nos los podían dar, y el primero en contestarnos negativamente, por el lado comercial, fue el agente de combustibles. Nos dijo que, en realidad, se cruzaba un poco con su normativa comercial interna y que no era posible.

A los dos días, Agunsa contestó lo mismo, en términos de que tenía una nueva sociedad con una empresa extranjera, por lo que tampoco podía, y *Sky Service* indicó lo mismo. El único

que se ha mantenido hasta hoy, sin ningún problema, es el privado Santiago Technik.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Pero, cuando Conviasa suspende los vuelos, ¿les da alguna razón de por qué lo hace?

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- No. La única razón que nos dieron fue que, dado lo que había pasado en Argentina, ellos no querían pasar por la misma situación.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Usted tiene eso por escrito?

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- No precisamente, señor Presidente. Creo que hay algunos wasaps por ahí, pero nada oficial.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Nos podría hacer llegar lo que usted tenga?

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- Por supuesto, todo lo que haya.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Nunca ustedes le dieron a Conviasa un motivo para decirle "mire, ya no los vamos a poder atender, dado que nos han señalado, por alguna vía, que en definitiva no los podemos atender"?

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- Ante la pregunta nuestra de si "ustedes van a seguir volando, porque, si no, tenemos que deshacer contrato con nuestros proveedores...".

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Eso está por escrito?

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- Sí, señor Presidente.

Ellos nos dicen de vuelta que están *statu quo*, dada la situación que ocurrió en Argentina.

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

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- Esperamos el tiempo razonable, que era un par de meses. Entonces dijimos: "Señores, ¿ustedes vuelven, van a van a hacer algo más, van a seguir volando?", ante lo cual nos respondieron que no. Y nosotros les dijimos "Okey, perfecto."

Entonces, cuando fuimos a los estamentos, preguntamos si podían dar servicio. Al cabo de esos dos meses, cada uno de ellos dijo que no podía por equis razón comercial, ninguna otra. Eso sí lo mandamos por escrito...

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Eso fue posteriormente?

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- Sí, claro. Le dijimos: "Bueno, finalmente, ustedes no van a concluir con su cantidad de vuelos, y por este otro lado tenemos un tema, o sea, no tenemos cómo proveerles de combustible."

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Usted nos podría enviar eso por escrito? Me refiero a lo mismo que nos informó ahora con los correos y todos los antecedentes. Es decir, enviarnos una especie de informe firmado por usted y con todos esos antecedentes, con lo mismo que nos dijo.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero preguntarle a nuestros en qué otras partes del mundo operan.

(El o la interviniente responde fuera de micrófono).

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- O sea, como señaló al inicio de su intervención, entiendo que de entrada y de salida, pero no en otros...

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Chiara Barchiesi.

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Señor Presidente, por su intermedio, la señora Loreto Escalona habló del servicio de hotel que habían ofrecido a los pasajeros, pero se supone que estos no abandonaron el avión. Eso me hace un poco de ruido.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No, a los tripulantes.

(La diputada Barchiesi interviene fuera de micrófono).

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No, diputada. Sí salieron.

¿Reafirma la pregunta, diputada?

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Sí.

La señora **ESCALONA** (doña Loreto) [gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter].- Señor Presidente, por su intermedio le respondo a la diputada lo siguiente: la última operación se ve complicada, además, por un mantenimiento que tuvo el avión. Entonces, en vez de salir con los pasajeros, el vuelo ni siquiera pudo llegar a Chile. El vuelo queda con mantenimiento en Caracas, entonces me quedo en el aeropuerto con sobre 200 pasajeros, los cuales ya no podían volver a sus lugares donde estaban. Por lo tanto, lo que hicimos, como se hace regularmente con cualquier compañía aérea cuando entra en mantenimiento o hay algún problema que no permite salir el vuelo, fue llevarlos a un hotel.

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

El señor **BECKER**.- Señor Presidente, a propósito de una pregunta que parecía fallida de parte de la diputada Barchiesi, resulta que no teníamos la información de personas que hubieran quedado retenidas, o no recuerdo haberlo escuchado.

Ahora bien, aparte de Cirrus Logistic, ¿cuántas otras empresas hacen ese mismo trabajo en Chile? Según entiendo, nuestros invitados señalaron que Cirrus atiende en Chile y en el extranjero.

También señalaron que si una empresa contrata hasta dieciocho vuelos en un año calendario, no es necesario que se certifique. Sí tiene que hacerlo necesariamente si realiza diecinueve vuelos en un año calendario. Parece que es una situación respecto de la cual habría que buscar una forma de corregir, aunque puede no ser motivo de parte de esta comisión.

Por otro lado, para mí sigue estando en la nebulosa el tema de las maletas. No sé si algún diputado tiene mayor claridad que yo, pero siempre hay cosas que están como ocultas dentro de lo que se ha planteado sobre las maletas. No sé si ahí Cirrus tiene algo que ver con el control de las maletas. Primero, se nos dio una cifra astronómica, la que, posteriormente -recuerdo que el diputado Undurraga lo planteó con fuerza-, se modificó, y seguimos sin entender mucho del tema.

Cuando iniciamos la conversación -algo me clarificó posteriormente la intervención del Presidente-, no sabía exactamente qué es lo que hace Cirrus, esto de contratar a empresas para otra empresa. ¿Es un intermediario, un

comisionista o tienen precios finales con las empresas y cobran por su trabajo profesional dentro del área? Porque si ustedes contratan, por ejemplo, a cuatro o cinco empresas para los vuelos, ustedes hablaron del combustible, del *catering* y del control de pasajeros; no escuché nada sobre el control de maletas, pero me imagino que también lo hacen.

Entonces, ¿ustedes cobran un valor final total, producto de la gestión, o tienen un porcentaje de aumento a propósito de lo que cobra cada una de las empresas? Por ejemplo, a la empresa que va a cargar el combustible, ¿ustedes le cobran por la gestión o por el litro entregado? Estos detalles pueden parecer insignificantes, pero a la larga podrían darnos alguna luz en este tema. Francamente, dado que llevamos varios meses con esta comisión, me gustaría que pudiéramos llegar a alguna conclusión de qué fue lo que ocurrió o no ocurrió y saber si las sospechas que pudiéramos tener tenían fundamento o no.

En ese sentido, hay que buscar y seguir buscando la verdad respecto de este tema, entendiendo que hay personas -no lo noto así en el caso de nuestros invitados- que actúan con una suerte de querer tapar el accionar de los aviones por su procedencia. Claramente, si este avión despegara de Miami, lo más probable es que estaríamos un poco más tranquilos, y es lo que ustedes tienen que entendernos. Porque hoy, un avión procedente de Caracas, después de todo lo que ha ocurrido con más de siete millones de venezolanos que han tenido que abandonar el país a propósito de un dictador, es un tema que nos preocupa, porque en ese vuelo también pueden venir un poco más que turistas venezolanos. Por eso estamos en esto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Emilia Schneider.

Diputada Schneider, aún no se escucha. Continuaremos con la sesión, mientras se resuelve el problema técnico.

Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, en respuesta a su consulta, la verdad es que nosotros somos una empresa intermediaria logística, no atendemos fuera de Chile, atendemos a quien venga desde el extranjero y que, por conocimiento de nuestro trabajo, se acerque.

Hemos prestado servicios durante la Copa Libertadores, la Copa Sudamericana y campeonatos mundiales de fútbol, así como a empresas navieras de pasajeros que visitan Chile. Nosotros somos el intermediario entre todos los otros estamentos y el aeropuerto, porque si viene alguien desde afuera tiene que empezar de uno en uno a hacer todos los trámites. Es mejor que se contrate a uno, con un porcentaje de comisión, tal como usted acaba de decir, para lo cual, nosotros financiamos y cobramos directamente.

En el caso puntual de Conviasa, para ellos fue más difícil, porque nadie les recibiría dinero al contado, que era la única forma en la que ellos pagarían.

Entonces, ¿qué hicimos?

A través de la empresa socia en Panamá, Cirrus Panamá, que se dedica a la operación naviera, recibimos el pago de Conviasa, que sí podía pagar en Panamá, nos enviaron los fondos a Chile y con eso pagamos a los proveedores. Sin embargo, esa

operación es una que podríamos hacer con cualquier otro operador de afuera de Chile.

Nosotros, la verdad, desde un principio hemos visto, perdóneme por detenerme en esto, muchas preguntas o consultas mal formuladas como, por ejemplo, el tipo de los equipajes, ya que usted se detuvo en ello. Es imposible que llegaran con esa cantidad de equipaje, porque, por más que el avión fuera grande, la estiba del avión es siempre la misma. O sea, es imposible que una sola persona ande con 300 kilogramos arriba del avión. Además, después, todos los equipajes bajan por una correa de seguridad, en la que saltan incluso los tenedores. Si usted llevara un servicio dentro de la maleta, saltarían las luces, saltaría todo. Es, por lo menos, increíble que alguien pueda decir que no se revisaron las maletas, porque, entonces, se dejaría a la autoridad del aeropuerto como único responsable y, la verdad, no es así.

Nosotros recibimos pasajeros que tenían visa de turista, que viajaron hacia afuera con visa de turista puesta en los pasaportes, y aquellos que no, eran los que habían pasado por la embajada de Venezuela e iban con un permiso especial para ir hacia allá, que fueron los menos. Sin embargo, nosotros no atendimos a nadie en el *counter* y, si bien nosotros estábamos para ver que la operación resultara al revés y al derecho, Agunsa, que era la empresa que estaba chequeando pasajeros, es una empresa que, además, atiende a United. O sea, nadie se salta ninguna obligación, porque después somos nosotros los que tenemos que rendir cuentas ante los estamentos. Antes de que llegue el avión a Chile, tenemos que entregar la *General Declaration* (GenDec), con el detalle completo de los

tripulantes, como fecha de nacimiento, número de licencia, etcétera, a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con el avión en vuelo. Las horas de llegada y la plataforma que usará dicho vuelo, nos lo entrega la autoridad, no es que nosotros lo tomemos al antojo o lo arrendemos. Todo eso está regulado, al igual que los tiempos de permanencia en la plataforma. O sea, si el avión está en mantenimiento, es otra cosa, sáquenlo de ahí y llévenlo inmediatamente a un lugar donde no estorbe, pero todo eso está protocolizado, en términos de seguridad y en términos comerciales.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Señora Escalona, la operación de las maletas ¿quién la hace y quién saca las maletas?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, Agunsa.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Agunsa le entrega esa información a la Dirección General de Aeronáutica Civil?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, ¿cómo funciona?

A nosotros nos llega toda la información. La estiba dice que vienen 200 maletas, por ejemplo, bajan las 200 maletas, contabilizadas, como corresponde, se entrega esa cuenta y comienzan a pasar por la cinta de seguridad, hasta que lleguen arriba.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perdón, ¿esa información la toma Agunsa y la envía inmediatamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, se envía durante el proceso de vuelo y antes de que termine la operación.

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

Tiene la palabra el diputado Jorge Saffirio.

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, por su intermedio, a la señora Escalona.

No sé si me equivoco, pero usted dijo que la única forma de que Conviasa cancelara o pagara era en efectivo, ¿por qué?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, en primer lugar, Conviasa no tiene representante en Chile, por lo que no tienen cuenta corriente ni ningún otro instrumento financiero similar, por eso contrataban a un tercero. Ahora, reitero, ese tercero fuimos nosotros al final, pero antes estuvo Swissport y Aerocardal, que también fueron terceros. O sea, Conviasa llegó a nosotros, en un momento, cuando estos dos primeros no tuvieron ya posibilidad o cabida en el vuelo comercial.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿A qué se refiere con antes?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, ellos parieron en octubre volando a Chile y nosotros los tomamos desde fines de diciembre del 2021 hasta junio del 2022.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio a la señora Escalona. Me puede decir que estoy equivocado, pues no hay un juicio a las personas, pero, para mejor entender, tengo entendido que usted generó la Declaración General de los tripulantes para el 2022, que fue entregada a la PDI. ¿Eso es correcto?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, la GenDec o la Declaración General emana del operador aéreo, en este caso, Conviasa, en el momento en que el avión va a salir desde su origen. Llega y esa es la que yo derivo a las autoridades.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Esa declaración o esas declaraciones emanadas de la compañía aérea que señalan quiénes eran los tripulantes, bajo su gestión en términos de vehicular la información, no de generarla, señalaba, según la información que tengo, que hubo, a lo menos, 11 ciudadanos de nacionalidad iraní en carácter de tripulantes. ¿Eso es correcto?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, si es que hubo tripulantes iraníes, nosotros no lo supimos hasta ese minuto; si es que hubo. Creo que en una oportunidad nos enteramos de que venía una tripulación o dos tripulantes iraníes, porque se perdieron en una de las calles del estacionamiento del aeropuerto. Es decir, los dirigieron a la izquierda, pero salieron a la derecha.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio a la señora Escalona. Esos tripulantes, en alguno

de los viajes anteriores o en el viaje que detonó la creación de esta comisión, ¿se bajaron del avión?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, ninguno de los tripulantes tiene autorización para bajar del avión, porque no tienen visa ni un permiso que les permita siquiera bajar a comer algo. Se mantienen en el avión.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, por su intermedio, el que los tripulantes se bajen o no se bajen del avión ¿es responsabilidad de Cirrus o de un tercero, en cuanto a control se refiere?

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

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, este procedimiento es un procedimiento estándar para todas las líneas aéreas en todo el mundo, un documento que se llama Declaración General, en el que consta el número de vuelo, el origen, la matrícula y los tripulantes, con todos sus detalles: nombre completo, fecha de nacimiento, etcétera.

Es una condición común, frecuente y única que, en el caso de no haber cambio de tripulación, ellos se mantengan en el avión o alrededor del avión, por ejemplo, si es que hubiese un mecánico y tuviese que hacer algunos trabajos por fuera del avión. Es un procedimiento regular.

Todos los tripulantes, de cualquier nacionalidad, saben, perfectamente, que no pueden ingresar al país. Es decir, no pueden alejarse más allá de cierto radio del avión, en su

condición de tripulantes que están realizando algún trabajo en la aeronave.

Además, nadie ingresa al país sin control. Todos tienen que hacer un control migratorio; todos, tripulantes y pasajeros, si es que quieren ingresar al país.

Por lo tanto, en relación con su pregunta, el control, la responsabilidad, que es de bajada, es individual, del operador; pero nadie lo hace, en ninguna parte del mundo, si es que no hay un aviso previo.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- En la sumatoria de 2022, con las distintas tripulaciones, ¿solo una tripulación con dos personas era de origen iraní?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- La única de la cual nosotros tuvimos información. Pero quiero explicarle algo.

Cuando llega esta gente y vemos nombres extraños, cuando consultamos por ellos, se nos dijo que eran instructores, que la tripulación que estaba siendo instruida y que ellos eran instructores.

Nosotros hicimos la consulta en algún minuto, dado que la torre nos avisó que no habían entendido las instrucciones en español y en inglés. Entonces, ahí preguntamos, y se nos dijo que eran instructores.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Imagino que, aparte de la declaración de los miembros de la tripulación, también está la declaración de los pasajeros. Sé que, a lo mejor, de memoria no tiene la información, pero quiero saber si hubo pasajeros iraníes que desembarcaron en Chile.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No tengo información de ciudadanos iraníes. El control de inmigración del aeropuerto nunca nos informó de ello.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tengo una consulta breve.

Señora Escalona, usted dice que hay dos personas que se perdieron. Entonces, ¿esas personas iraníes entraron al país? Explíqueme bien eso. ¿Por qué se perdieron en el tema de los vehículos? ¿Cómo es eso?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Logistic).- Lo que pasa es que al avión, cuando tiene la orden de salida de plataforma, se le indican las calles por las que tiene que moverse, si se equivocó, de izquierda a derecha.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Y eso cuándo fue?

No le pido que se acuerde ahora, pero le solicito que en el informe que nos va a enviar nos señale cuándo fue.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Claro.

Tuvo que haber sido como en mayo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Cuando usted dice que no pueden ingresar al país, perfectamente podrían estar en la zona del Duty Free, que es donde uno espera para tomar el avión. ¿Es posible que ellos pudieran haber estado allí?

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, para ampliar un poco la información, le comento que en todas las ciudades del mundo existe una zona que se llama de tránsito; están en suelo nacional, pero no han hecho ingreso al país. Eso tiene que ver con la superficie o área que está alrededor del avión en particular. Mientras no hagan el control migratorio, no han ingresado.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Perdone que insista. El control migratorio está mucho más lejos. O sea, una persona que está en ese avión perfectamente podría salir, por ejemplo, a fumarse un cigarro.

¿Una persona que viene en un avión podría hacer eso?

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No, no se puede, porque hay mucha gente que interactúa alrededor de un avión. Hay controles de seguridad de la Dirección de Aeronáutica, controles de Aduana, controles de Policía, hay perros oliendo el equipaje..

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No, no estamos hablando de eso. A partir de lo que usted me está diciendo, una persona que está de piloto de la aeronave o una persona que es parte de la tripulación perfectamente puede salir sin equipaje y estar en la zona. Digo que es posible que cualquier persona pudiera hacerlo, ya que no hay control. No me va a decir que..

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Por eso digo que hay una zona de tránsito; muchos pasajeros están en tránsito.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, un tripulante podría estar ahí.

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Podría.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Eso es lo que quiero decir. O sea, perfectamente los tripulantes podrían salir y estar en la zona de tránsito sin tener que ingresar al país.

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Cualquiera persona. De hecho, se hace.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- ¿Y ustedes no llevan control de eso?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Mire, Presidente, de alguna manera, siempre éramos informados por el *handling*, pero los tiempos eran muy acotados, porque nunca lográbamos que llegara el avión a la hora. Siempre llegaba con media hora o cuarenta minutos de retraso, por lo que, en tránsito, era muy difícil que alguien quisiera bajarse a fumar un cigarrillo. No había tiempo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Emilia Schneider.

La señorita **SCHNEIDER** (doña Emilia) [vía telemática].- Sí, ¿me escuchan?

-Problemas con la conexión vía telemática.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Chiara Barchiesi.

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Señor Presidente, por su intermedio, la señora Escalona nos habló de doscientos pasajeros. Es una información distinta de la que teníamos.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, di un número. El tipo de material de vuelo era un avión para más de 300 pasajeros, o bien, para doscientos y fracción. No siempre fue el mismo material de vuelo que vimos. Y nosotros, por protocolo, tenemos que entregar todas las nóminas de pasajeros al Ministerio del Interior y Seguridad Pública antes de la llegada de los pasajeros a Chile. Eso está en todos los mensajes que nosotros tenemos que mandar 48 o 72 horas antes, y se vuelve a enviar 48 horas antes, por si hubiese habido algún cambio en el manifiesto de pasajeros. Se informa el de entrada y el de salida. Eso fue enviado y reenviado cuando comenzaron a pedirnos la información.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Chiara Barchiesi.

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Señor Presidente, ¿podemos solicitar información sobre la cantidad de pasajeros y sus identidades, principalmente del último vuelo?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Sí, tenemos el de la PDI, pero, perfectamente se puede pedir.

Tiene la palabra el diputado Miguel Ángel Becker.

El señor **BECKER**.- Señor Presidente, quiero saber si hay información respecto de las tripulaciones. Quiero saber si el país al cual llegan este tipo de aviones tiene acceso a la

información de las tripulaciones; saber si son declaradas, por ejemplo, para efecto de las cajas negras de los aviones. ¿Hay acceso a esa información no?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No.

El señor **BECKER**.- Por otro lado, quiero saber qué control tuvimos durante el tiempo en que el avión estuvo en losa, en cuanto a que la tripulación, que se supone que no se bajó, pudiera hacer entrega de materiales o documentos a otras personas que se acercaran al avión o que manifestaran acercarse al avión, presumiblemente, como mecánicos u otros. ¿Qué control tenemos sobre eso? ¿En qué forma podemos dar certeza de que las personas que llegaron ahí solo estuvieron en el avión? Recordemos que tienen baño y pueden descansar. Según lo que dijeron la última vez, se supone que estuvieron cerca de cuatro horas, a pesar de que esa información puede cambiar, de acuerdo con lo que he ver durante el desarrollo de la comisión. Pero, me interesaría saber eso, porque ¿qué son estas zonas de tránsito?

Yo he sido pasajero y uno está encerrado en un lugar, con un documento específico que señala que uno se encuentra en tránsito. Obviamente, uno no tiene acceso a otro espacio que no sea el que está destinado por cada uno de los aeropuertos a los pasajeros en tránsito. Pero, yo no sé si ahí hay control sobre esas personas..

-Se interrumpe el audio.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra, señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- En primer lugar, quiero decir que para nosotros sí es un vuelo rutinario, porque no teníamos ninguna información de que pudiera haber algún vuelo diferente.

A su consulta puntual, respecto de la seguridad en el aeropuerto, tenemos varios protocolos. El número uno es el de seguridad del aeropuerto. Cuando hay un avión en losa, hay seguros comprometidos con lo que está pasando en la plataforma. Por tanto, el veedor es la persona de rampa. En este caso, la empresa de rampa, Agunsa, cuenta con una persona de seguridad que está allí. Es quien recibe cualquier sobre; es quien recibe un menor no acompañado y se lo entrega a la persona o empresa en el aeropuerto que lo va a entregar a su papá. O sea, del avión, cuando sale o entra algo pasa por las manos de la persona de seguridad.

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

El señor **BECKER**.- Señor Presidente, ¿con qué equipo cuenta la empresa Cirrus en el aeropuerto internacional de Santiago para controlar y fiscalizar la totalidad de estos aviones o la responsabilidad que asumen en cada ocasión de trabajo?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA** (gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Diputado, Cirrus no es una empresa con los elementos. Nosotros tercerizamos el servicio; somos el intermediario. Contratamos a los estamentos que tienen lo que necesitamos para llevar a cabo las operaciones.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Lo que ocurre es que quien debe finalmente coordinar toda la operación es la Dirección General de Aeronáutica Civil. Se supone que es quien coordina toda la operación. Sin embargo, quiero preguntar si Cirrus tiene alguna información de que alguno de los tripulantes se hubiera bajado ese día.

Como dice el diputado Francisco Undurraga, no somos expertos, pero nos hemos ido enterado de un par de cosas. He visto que generalmente el capitán o uno de los pilotos, se baja, revisa las ruedas. ¿Eso habría ocurrido? ¿Tiene información?

La señora **ESCALONA** (gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No tengo ninguna información al respecto.

Nuestros vuelos eran nocturnos; se daban entre las tres y las cinco de la mañana, en que el avión se iba.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Pero este avión llegó en la tarde.

La señora **ESCALONA** (gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Porque como había estado con un mantenimiento, hubo que hacer un vuelo fuera de horario. Creo que se hizo entre las cinco y las siete de la tarde.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- ¿El idioma universal de la aviación es el inglés? Le pregunto, porque usted señaló que los dos pilotos de este vuelo no hablaban inglés. Entonces, me parece sumamente peligroso, en caso de una emergencia, porque estamos arriesgando la vida de no sé cuántas personas. Olvidemos el tema puntual, de si ingresaron con cosas o vinieron iraníes, porque esto es, como se dice en

castellano, "tirar y abrazarse"; es decir, francamente, cualquier gil puede pilotar un avión. Disculpe el castellano antiguo.

¿A usted no le llamó la atención eso?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Quiero complementar al diputado Francisco Undurraga, porque esta información ustedes la tenían. ¿Ustedes saben si se instruyó un sumario? Lo pregunto, porque se supone que esta sería una situación anómala, que en una línea aérea, cuyos pilotos -se supone- hablan español o a al menos inglés, ocurra esta situación, que es extraordinaria. Al respecto, ¿ustedes saben si se emitió alguna alerta, si hubo algún sumario o si les entregaron información de que había que estar atento a esto de parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil?

Tiene la palabra el señor Francisco Hafemann.

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, el idioma oficial en Chile es el español y, en términos de aeronáutica y de aviación, también es el inglés. El que no habla español habla inglés. Así lo hacen todas las empresas extranjeras.

La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene gente. En un comienzo fui controlador de tránsito aéreo, y hablo inglés y estoy certificado en esa categoría.

En cuanto a su pregunta puntual, si la Dirección General de Aeronáutica Civil hizo alguna investigación o algún sumario, no estamos en condiciones de responder, porque no somos de la DGAC.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Si estas dos personas no hablaban inglés y tampoco español, ¿a quién estaban capacitando? Porque ustedes señalaron que la información que les entregaron es que estos dos ciudadanos iraníes, en apariencia, eran los instructores del vuelo, o sea, estaban capacitando gente. Entonces, si no hablaban español ni inglés, ¿el resto de la tripulación hablaba árabe?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Quiero complementar la pregunta en el sentido de que si estas personas, además, se perdieron de la calle -ahora entiendo por qué se perdieron de la calle- reviste una situación extremadamente peligrosa. Nosotros vimos lo que ocurrió en Perú. Perderse en una calle puede generar un accidente de proporciones, porque los aeropuertos funcionan como un reloj; por eso pregunto si hubo una investigación.

Quería pedirles en el informe que ustedes nos van a enviar nos señalen la fecha en que ocurre esta situación, que es bastante anómala, como señala el diputado Undurraga, para ver si en ese contexto hubo alguna investigación.

A partir de esto, quiero pedir que se oficie a la Dirección General de Aeronáutica Civil para que informe, a propósito de este hecho, si hubo alguna investigación o si se instruyó un sumario y, además, si es que esta situación ocurrió en otra momento. Me explico, se nos está informando de una situación que no conocíamos, que me parece igual importante en el contexto de esto, que se nos debió haber informado antes -aunque agradecemos naturalmente la información-, pero queremos saber si en otras ocasiones venían pilotos de una nacionalidad distinta de la venezolana en este avión; si eran

iraníes o de otra nacionalidad, para saber si en esas otras ocasiones venía dentro de los miembros de la tripulación.

¿Habría acuerdo para enviar este oficio?

Acordado.

La señora **BARCHIESI** (doña Chiara).- Señor Presidente, solicito, además de la información de la tripulación, la de los pasajeros de esa fecha.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Sobre la fecha, ya teníamos el acuerdo.

Tiene la palabra el señor Francisco Hafemann.

El señor **HAFEMANN** (jefe de operaciones de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, repito lo que había comentado hace algunos minutos.

Nosotros nos enteramos porque el avión demoraba mucho en despegar; no despegaba nunca. Era una operación nocturna, con baja visibilidad. Uno escucha al avión y dice: ¡ah, se fue!, porque en las instalaciones del aeropuerto uno no ve dónde está la nave. Cuando llamamos a la torre de control y preguntamos qué pasa con el avión, nos dicen que no han despegado, que se equivocaron. Esa es toda la información que tenemos. No tenemos más.

La señora **ESCALONA** (gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, esto ocurre a través de nuestro operador de *handling*, Agunsa, que es quien nos pasaba la información. Repito, nosotros somos, económicamente, como el director de orquesta para ellos, pero nos encargamos de informar a nuestro cliente, en este caso, a Conviasa, e informar a todos los estamentos de lo que está ocurriendo.

Tengo un comentario. Usted nos preguntaba si sabíamos si venían tripulantes de otra nacionalidad a bordo y porqué venían doce y no venían más.

Ese tipo de aeronave andaba siempre con doce o dieciséis tripulantes, porque cuando un avión de esa envergadura vuela más de equis cantidad de horas tiene que andar con una tripulación reforzada. Entonces, la respuesta que nos dio el operador aéreo, cuando le preguntamos que cómo era posible que no entendiera, cómo era posible que un instructor fuera y no entendiera en perfecto inglés, dijo: "Lo que pasa es que no entendió bien en el oído al principio, pero los otros sí lo corrigieron rápidamente". Esa la información que nos pasó Agunsa a nosotros.

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

El señor **SAFFIRIO**.- La verdad es que hemos recibido tanta información por parte de las entidades más públicas -ustedes son privados- que no coincide, que las cifras son dispares, que las maletas, la cantidad de pasajeros, etcétera; es una enormidad. Entonces, en la experiencia de ustedes, que ahora ocurran todos estos hechos, al parecer irregulares, ¿tiene que ver algo con la normalidad? Lo pregunto, porque no entiendo que nos digan ahora, después de no sé cuánto tiempo, por ejemplo, que no se habían bajado los pasajeros, es decir, pura información un poco difusa. Al final, ¿por qué nos ha costado tanto determinar qué pasa con esto? Porque las cifras, los números no cuadran, no funcionan.

Entonces, de verdad agradezco la oportunidad de conversar con nuestros invitados, para tratar de entender algo y sentir que le están diciendo la firme, porque ha sido supercomplejo.

Usted dijo que, si en las maletas iban fierros, por decir algo, sonarían los timbres, se prenderían las luces. Yo no recuerdo que alguno de los que han concurrido se haya expresado así de que eso ocurriera. Somos neófitos en el tema, y por eso preguntamos. Pero cosas tan simples como esa siento que aumentan nuestras dudas. Por qué no nos dicen la verdad de cómo funciona, porque seguimos enredados, dándole vueltas y estamos en cero, sin saber qué pasa.

Solo quería hacer esa acotación y agradecer la forma en que están entregando la información.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, quiero plantear un aspecto que tiene que ver con mi cariño por lo que hago. Reitero, llevo 32 años trabajando junto a Francisco Hafemann en el rubro aéreo. Nacimos en una compañía aérea que nos enseñó el servicio.

Desconocemos, no tenemos idea del tema político ni cómo se maneja esto, pero sí estamos tremendamente orgullosos de que, por ejemplo, nos llamaran del Ecuador y nos dijeran: "Necesitamos mover pasajeros de equis parte hasta, qué sé yo, México. ¿Pueden conseguir avión?" Sí, les respondemos. Y le arrendamos aviones a SKY, a JetSMART o a LATAM Chile, porque estamos detrás de una operación a diario.

Ojalá tuviéramos más trabajo hoy.

Durante la pandemia, en tiempos muy difíciles, Conviasa fue un cliente importante para nosotros, porque no teníamos otro. Creo que, si hay algo que se haya dicho mal o que no se haya presentado, solo es porque a alguien le faltó información, porque esto funciona como un reloj. Conozco y sé cómo funciona la Dirección General de Aeronáutica de Chile y la Junta de Aeronáutica Civil: ¡no se puede mover un perno en el aeropuerto sin que no esté debidamente revisado! O sea, hay cosas, a lo mejor, que tienen relevancia y otras no para ellos, como el tema de la pérdida de [...] De verdad, es difícil pensar que algo se mueve.

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

El señor **SAFFIRIO**.- Señor Presidente, al final, uno no entiende nada. No concuerdo con la invitada, porque por eso estamos todavía dándole vueltas al asunto y sin poder resolver nada, debido a la diversidad de información respecto del mismo tema.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Excúseme la ironía, pero hace años que tengo este reloj suizo marca Election. Los relojes suizos funcionan relativamente bien, pero no todos los relojes funcionan bien.

Por tanto, reafirmo lo que señaló el diputado Saffirio. Varios, en la comisión, nos damos cuenta, y todavía no queremos emitir juicios, y esto no tiene que ver con un tema político, sino que tiene que ver con el rol que le corresponde al Congreso cuando hay una situación que algunos parlamentarios consideran anómala o que se debe investigar, y es lo que estamos haciendo.

Ahora, cuando este vuelo sale finalmente de Chile, no regresa y deja la cantidad de pasajeros que usted hace poco mencionó. Ahora entiendo bien para dónde iba la pregunta de la diputada Barchiesi. Esta gente se quedó en el país. ¿Cuál es la explicación que da Conviasa, de por qué no los vino a buscar? La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, reitero, el avión nunca salió de Caracas, quedó en mantenimiento en dicha capital.

Por lo tanto, no llegaron pasajeros y los que iban a salir de Chile los tuvimos dejar en un hotel, porque no tenían cómo volver al lugar donde estaban. Se demoraron una semana, más o menos, en mandar un avión para sacar a esos pasajeros y, en ese vuelo, volvieron todos, no quedó ninguno en el país, tal como se dijo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- O sea, ¿vino un nuevo vuelo de Conviasa o vino un avión de otra compañía aérea?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Vino un vuelo a buscar pasajeros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Ese es otro. El vuelo que estamos investigando, es el que aterrizó y dejó a los pasajeros, es el vuelo de las maletas. Después, ese mismo vuelo, ese día, según contrato, debía hacer otro vuelo y no vinieron a buscar los pasajeros del vuelo siguiente.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- El vuelo en cuestión, que resultó ser, además, el último vuelo que

hicieron por lo que después pasó, no salió de Caracas. La gente se quedó allá sin poder embarcarse para Chile.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No, no, no, no. Ese vuelo aterrizó.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, esto significa que volvemos atrás con todo, porque la información que nos dieron es que en el vuelo que estamos investigando, que fue el último vuelo, porque después se suspendieron... En ese vuelo, por la información que tenemos, ingresaron a Chile -voy a inventar la cifra, porque de memoria no la sé- 10 maletas y salieron 12 maletas de vuelta; ingresaron cuatro personas y salieron cinco. No son las cifras, pero la cifra de salida por lejos está en las 200 personas que usted está mencionando.

La señora **ESCALONA** (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- [...]

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- No, pues, si teóricamente es lo que quiero entender. Teóricamente, el último vuelo que hizo Conviasa es del cual estamos conversando ahora y después se suspendieron los vuelos. Entonces, no puede haber venido un vuelo sin gente, porque usted misma acaba de decir que se suspendieron los vuelos.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Para que la pregunta quede clara, ese día, el vuelo de Conviasa se fue con los pasajeros; pero después tenía otro vuelo, según el acuerdo que tenían. Ese nuevo vuelo de Conviasa, según la información que tengo, no llegó y las personas quedaron esperando en Chile. ¿No es cierto? Pero usted nos dijo que después de una semana llegó un avión. Ese avión, ¿de qué línea era?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Discúlpeme, me voy a explicar. A lo mejor uno lo tiene más claro, porque lo va llevando en el día a día.

Supongamos, el vuelo en cuestión, que era el último, venía el día 10. Los pasajeros estaban para llegar y salir el día 10. Ese día 10 -les estoy dando una fecha, pero les voy a mandar todo de nuevo, no hay problema- el avión no pudo salir de Caracas. Por lo tanto, quedó gente allá y gente acá. Esa gente estuvo una semana esperando que el avión saliera de mantenimiento y nos lo mandaran. Por la cantidad de pasajeros, tenía que ser un avión grande, no podía ser un avión de los chicos. En consecuencia, el último vuelo vino con pasajeros y salió con los que habían quedado tirados acá.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- ¿No es que quedaron pasajeros esperando, posterior a lo que acaba de relatar?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Disculpe, ahora me voy a referir a ello.

Conviasa hace la venta de sus pasajes, pues en Chile nadie les vendía nada. Entonces, ellos tenían pasajeros para más vuelos, pero como decidieron no venir, fueron quedando rezagados los pasajeros en el país, y entiendo que algunos se fueron vía Perú y allá fueron tomados por Conviasa de vuelta a Caracas, pero no sabemos cómo hicieron finalmente esa parte, porque lo vieron directamente con sus pasajeros.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- El vuelo que estamos viendo es el Conviasa 3790, del 22 de junio. Ese es el vuelo en

cuestión. La pregunta es si vino otro vuelo de Conviasa después.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- No.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Entonces, ¿cómo se fueron esos pasajeros que no vino a retirar Conviasa que, según contrato, tenía otro vuelo pendiente?

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerente general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, entendemos que se los fueron llevando en grupos hasta Perú y en Perú los recogió Conviasa.

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

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- De acuerdo con su experiencia y sin comprometer las políticas de su empresa en relación con el tema, porque, además, que quede claro que no estamos juzgando a su empresa, pues no está en nuestro espíritu, ¿comercialmente, era rentable lo que ellos hicieron? El argumento de ellos era que ese era el vuelo 18 y que no querían comprometerse a una cosa estándar. ¿Esa es la razón?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de la empresa Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, por su intermedio, es súper buena la consulta. Quiero comentarle que nosotros, comerciales, nos hicimos varias veces la pregunta y entendimos que ellos no son comerciales. Es una línea aérea que es llevada por militares; por lo

tanto, estrategia comercial no hay; ninguna. Ellos sabían que habían vendido 100 pasajes y que tenían que volver con 50, tenían que hacerlo, pero rentabilidad como tal, no. O sea, ¿qué era lo más lógico para mí que ellos hubieran hecho? Que aquellos vuelos que tenían menos de 150 pasajeros los hubieran hecho con un avión de subarriendo, en este caso, de Aerolíneas Estelar, que es una empresa venezolana, que también tiene permiso para volar a Chile y que creo que ya lo está haciendo. Pudieron habérselo traído y se habrían evitado los costos y todo.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Chiara Barchiesi.

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Señor Presidente, la empresa comercial venezolana no vuela a Chile, precisamente, porque no es rentable y por eso lo hace esta empresa estatal. Volviendo a la pregunta del principio, es más gente la que salió de Chile que la llegó previamente, y de esos pasajeros -puede que se haya visto anteriormente, aclaro que no estuve desde el principio en la comisión-, ¿hay algunos que simplemente eran tránsito? Me gustaría saber cuántos estaban en tránsito y posteriormente si siguieron en el mismo avión y cuántos efectivamente se quedaron en Chile. ¿Todos se quedaron en Chile?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Todos, diputada Barchiesi. Eso ya lo vimos.

La señorita **BARCHIESI** (doña Chiara).- Perfecto.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Creo que varias cosas quedaron aclaradas, pero nos quedaron más dudas. Dicho eso, no sé si hay algún comentario o pregunta.

Propongo que para la próxima sesión citeamos al subsecretario Monsalve, para que nos aclare lo que hoy hemos preguntado respecto de lo que él señaló, que dada la presión de Estados Unidos no habría podido seguir operando la línea Conviasa, porque los operadores no le iban a prestar servicio.

Asimismo, propongo citar a la ministra del Interior y Seguridad Pública. Recuerdo que le preguntamos a los directivos de la PDI, que estuvieron acá, si se habían enterado de un oficio, en este caso de mi persona, de un parlamentario, quien había puesto en alerta cuando iba a aterrizar este avión y según ellos señalaron que no. Dado la gravedad de esta situación, quiero saber si efectivamente el Ministerio del Interior y Seguridad Pública informó o no antes de que aterrizará el avión, que había un parlamentario que quería que este vuelo tuviera una fiscalización, dado que no se fiscalizó a los tripulantes.

Por lo tanto, quiero saber si se le informó o no a la Policía de Investigaciones de Chile esa situación y quisiera que la ministra del Interior y Seguridad Pública me lo informara.

En paralelo, propongo citar al director nacional de la PDI para que me reafirme que efectivamente no tenía ninguna información de que había que fiscalizar este avión, habida consideración de que un diputado había oficiado a la ministra de Interior y Seguridad Pública de la época señalándole la necesidad de fiscalizar el avión en cuestión, dada la situación ocurrida en Argentina con esta nave.

No sé si alguien más quiere proponer alguna invitación o citación.

Tiene la palabra el diputado Francisco Undurraga.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Señor Presidente, la comisión, teóricamente, termina en dos semanas más. Entonces, más que invitar, entendiendo las motivaciones que usted tiene, sería bueno ver cómo nosotros vamos a seguir, si es que vamos a seguir, y si vamos a pedir prórroga. Siento que estamos nadando en círculo; además, la misma petición que usted acaba de señalar en relación con su propio oficio se viene discutiendo, al menos, hace cuatro sesiones y en esas cuatro sesiones le hemos dado siempre a usted nuestro apoyo en relación con el tema. Pero "no se oye, padre". ¿Entiende?

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Sí, por eso vamos a citar esta vez.

El señor **UNDURRAGA** (don Francisco).- Bueno, está bien, pero siento que el manual se ha cumplido. Efectivamente, se generan condiciones que a nosotros nos generan algún grado de duda en relación con diversas materias, porque ya no solamente a una, sino que cada vez que se pregunta por algo, depende quien conteste es lo que pasa.

Entonces, aquí, podemos estar hasta el 31 de diciembre de 2032.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- No, diputado Undurraga. En mi caso, son algunas dudas razonables que quiero aclarar, porque en la oportunidad anterior la PDI nos dio una respuesta y quisiera que, efectivamente, me señalaran eso en la próxima sesión y ahí vemos si pedimos más plazo o si, finalmente, con lo que tenemos, podemos evacuar un informe.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra la señora Secretaria.

La señora **DÍAZ**, doña María Cristina (Secretaria accidental).- Señor Presidente, quiero hacerle presente que la comisión ya solicitó ampliación del plazo, que vence el martes 28 de marzo, día que cae en semana distrital. Por tanto, la última sesión sería la del lunes 20 del presente. Después, a partir de esa última sesión, la comisión tiene 15 días para evacuar las conclusiones y el informe; no para recibir invitados, sino solo para discusión interna de conclusiones y proposiciones.

En el evento de querer pedir una segunda prórroga, se requiere la unanimidad de la Sala, y es bastante difícil que la concedan.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Creo que no es difícil conseguirla.

Tiene la palabra el diputado Miguel Ángel Becker.

El señor **BECKER**.- Señor Presidente, algunas consideraciones que quiero señalar. La señora Loreto Escalona dijo que las autorizaciones de ingreso se hacían con el avión en vuelo. Recuerdo haber escuchado aquí a las personas de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC), que manifestaban de que el avión tenía que hacer el manifiesto antes de despegar del lugar de origen.

En ese momento, y lo dijimos acá mismo, que el avión en cuestión, por el hecho de ser estatal, como ustedes lo acaban de decir, no pasaba -espero que no vuelva a volar hacia nuestro país- por los controles migratorios normales en

Venezuela, entendiendo las condiciones que se están viviendo hoy en un país que es totalmente fallido.

Por eso, cuando usted dice que vienen los pasajeros con un timbre -hizo el mismo gesto-, la verdad es que en países como Venezuela, en este caso, puntual, con todo el cariño que le podamos tener a algunos venezolanos, hoy están siendo sometidos a un régimen dictatorial que, sin duda, no tiene nada que ver con lo que esperábamos para el país más rico de Latinoamérica, probablemente, y que hoy está totalmente en desastre.

Por otro lado, no se fiscalizó, por ejemplo, a la tripulación iraní. Y no entiendo por qué no, habida consideración de que en 13 vuelos -según entiendo- venían iraníes que no hablaban inglés. Hasta donde sé -lo decía el diputado Undurraga- las tripulaciones se comunican en todo el mundo en inglés. Si viene un avión de Japón, los pilotos son japoneses, pero hablan inglés, y entiendo que los pilotos venezolanos debían hablar inglés, como lo hacen nuestros pilotos para viajar por todo el mundo.

Incluso, no sé si a nivel nacional, en un vuelo Temuco-Santiago, el idioma es o no el inglés. Puede llegar a ese extremo, que uno podría decir: si va volando un avión nacional con pilotos nacionales y va a aterrizar en Temuco podrían hablar mapudungún, pero lo más probable es que hablen inglés o español, pero preferentemente es el inglés.

A modo de ejemplo, y esto es solo un poco de historia, con ocasión del ataque a las Torres Gemelas, ese 11 de septiembre, en Estados Unidos, no se controló, y a nadie le pareció extraño, que en distintos asientos de los aviones

iban personas de origen islámico, pero con los mismos nombres. Entonces, es importante que tomemos esas consideraciones para que no tengamos ningún tipo de circunstancia que después nos pueda llamar la atención.

A propósito del conocimiento que hemos adquirido de lo que se produce dentro de un aeropuerto dije, medio en broma, porque sigo volando, que las próximas veces me movilizaría por tierra a Temuco, porque la información ha sido tan difusa y compleja, que todo nos parece extraño. Por eso estamos en esta comisión.

Ahora, respecto de una nueva prórroga, tendremos que verlo oportunamente. Pero efectivamente hay un tema que tenemos que analizar.

Por otro lado, como señaló el diputado Saffirio, no se trata de una queja o una investigación hacia vuestra empresa, sino que estamos planteado que el aeropuerto tiene que ser más riguroso, porque si hoy controlamos que los buses tengan neumáticos y motores en buenas condiciones y hacen un manifiesto de los pasajeros, eso más bien debiera hacerse especialmente en los aviones que realizan vuelos internacionales. Sé de la rigurosidad que muchas veces se tiene, pero la verdad es que parece ser que eso no ocurre tanto. En ese sentido, debemos hacer un mayor esfuerzo.

Espero que esta comisión finalice pronto su trabajo y tengamos alguna conclusión, porque con tanta información extraña va a ser difícil el momento que tengamos que sentarnos a definir qué vamos a establecer en el informe.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Tiene la palabra la señora Loreto Escalona.

La señora **ESCALONA**, doña Loreto (gerenta general de Cirrus Cargo Logistics & Charter).- Señor Presidente, quiero aclarar que lo que dije fue que la agenda de cada vuelo se envía una vez que el avión está saliendo de Venezuela. Cualquier avión que tenga que venir a Chile debe obtener el permiso de vuelo mucho antes y lo debe autorizar la DGAC.

El señor **JOUANNET** (Presidente).- Quiero manifestar a los diputados Miguel Ángel Becker y Francisco Undurraga que tengan fe en que concluiremos con la investigación de esta comisión antes de fin de mes y que tendremos que discutir y concordar un informe, que de suyo aportará mucho a la generación de nuevas políticas públicas.

A modo de última reflexión, independientemente de que sea vuelos regulares o vuelos chárter, me cuesta entender que esos vuelos se hagan instructores de vuelo. Se supone que cuando se piden los permisos los aviones son dirigidos por pilotos adecuados y no por instructores. Entonces, no sé por qué se contrató a instructores de otros países, ni por qué Conviasa tiene instructores iraníes para volar en una aerolínea que se supone que es venezolana. Se supone que los pilotos venezolanos son de la Fuerza Aérea, porque, como se indicó, es una empresa vinculada al Estado y, por lo tanto, deben tener ciertas capacidades.

Finalmente, agradezco a todos los invitados y asistentes por su tiempo.

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

-Se levantó la sesión a las 14:48 horas.

ALEJANDRO ZAMORA RODRÍGUEZ,
Redactor
Jefe Taquígrafos Comisiones Subrogante.