

REVISÃO DO
CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA
ENTRE
A DIREÇÃO GERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DO CHILE - DGAC
E
A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL DO BRASIL - ANAC

(doravante as "Partes")

PARA A DUPLA VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL RELATIVA AOS CONTRATOS DE
INTERCÂMBIO DE AERONAVES

CONSIDERANDO que a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944) e seus anexos estabelecem as responsabilidades dos Estados de Matrícula e dos Estados do Operador, em matéria de Segurança Operacional, obrigações que ambas as Partes reconhecem e se comprometem a seguir cumprindo;

CONSIDERANDO que o presente Convênio de Cooperação Técnica tem como fundamento e motivação o desejo de ambas autoridades de aviação civil de concretizar ações que fomentem, facilitem e simplifiquem a operação de aeronaves, empresas e o desempenho de pessoal aeronáutico de um Estado no espaço aéreo do outro e vice-versa, a fim de desenvolver a atividade e as relações aeronáuticas entre os dois países, assim como a necessidade de coordenar o efetivo controle e fiscalização que compete às autoridades de aviação civil do Chile e do Brasil, em seus correspondentes âmbitos de jurisdição, com relação à operação de aeronaves de empresas aéreas autorizadas por seus respectivos Estados a realizar serviços de transporte aéreo internacional e/ou nacional de passageiros e/ou carga;

CONSIDERANDO que as autoridades de aviação civil do Brasil e do Chile, Partes deste Convênio, consideram de mútuo interesse facilitar a cooperação técnica e operacional entre as companhias aéreas de ambas as Partes, que lhes permita alcançar maior eficiência otimizando a utilização de suas aeronaves, para o qual incorporam ao presente instrumento os princípios básicos necessários para a execução dos contratos de intercâmbio de aeronaves, sob um marco que assegure que se cumpram as responsabilidades do Estado do Operador, cada vez que ocorra e se execute uma operação de intercâmbio.



CONSIDERANDO que existe um grau suficiente de compatibilidade entre os sistemas regulatórios para o estabelecimento do acordo bilateral, assim como confiança mútua entre as autoridades de aviação civil brasileira e chilena,

AS PARTES RESOLVEM

ARTIGO PRIMEIRO

Definições

1. A seguintes definições serão aplicáveis exclusivamente às operações realizadas sob este Convênio de Cooperação Técnica:

i. **Contrato de intercâmbio de aeronave:** acordo entre operadores aéreos que viabiliza o serviço de intercâmbio de aeronaves ou "*Interchange*";

ii. **Controle operacional de um voo:** significa exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e a finalização do mesmo, visando a segurança da aeronave e a regularidade e eficiência do voo;

iii. **Convalidação de licenças, habilitações e certificados:** medida tomada por uma Parte, por meio da qual, no lugar de outorgar a própria licença, habilitação ou certificado, reconhece como equivalente à suas próprias, as licenças, habilitações ou certificados outorgados pela outra Parte;

iv. **Especificações Operativas:** documento emitido por cada Parte que define, lista e estabelece especificamente para um operador aéreo suas instalações, pessoal de gestão, frota, área de operação, autorizações e/ou limitações de operações específicas, informação sobre a manutenção das aeronaves e se existem isenções ou desvios. A revisão mais recente das Especificações Operativas revoga as revisões anteriores a partir da data de emissão;

v. **Estado de Matrícula:** é o Estado no qual a aeronave está registrada;

vi. **Estado do Operador:** é o Estado no qual o operador aéreo está devidamente certificado e autorizado para realizar operações comerciais de transporte aéreo de passageiros e/ou carga;

vii. **Intercâmbio de aeronaves ou "*Interchange*":** serviço, com uma única aeronave, conectando a rota de uma companhia aérea à rota de outra companhia aérea em um ponto de intercâmbio, de forma que o controle operacional e as responsabilidades derivadas dele, assim como a tripulação, competem à companhia aérea operando em cada rota;



viii. **Operador:** pessoa (física ou jurídica) que possui os direitos de uso de uma aeronave. Um operador poderá ou não, assumir responsabilidade parcial ou total sobre o controle operacional de uma aeronave;

ix. **Operador aéreo:** companhia de transporte aéreo devidamente certificada e autorizada para realizar operações comerciais de transporte de passageiros e/ou carga. Deve possuir um Certificado de Operador Aéreo e Especificações Operativas emitidos pela Autoridade de Aviação Civil do Estado do Operador;

x. **Operador Primário:** operador aéreo que tem a responsabilidade sobre o controle operacional da aeronave antes do início da vigência do contrato de intercâmbio;

xi. **Operador Secundário:** operador aéreo que recebe a aeronave para operação segundo um contrato de intercâmbio e assume responsabilidade sobre o controle operacional da aeronave quando realiza suas rotas;

xii. **Pontos de intercâmbio:** são os aeródromos, especificados em contrato e nas Especificações Operativas dos operadores, onde ocorrerão as mudanças de responsabilidade sobre o controle operacional entre o Operador Primário e o Operador Secundário, em um contrato de intercâmbio de aeronaves. A transferência implica a substituição da tripulação de um operador pela tripulação do outro operador;

xiii. **Proprietário:** pessoa (física ou jurídica) que tem o título de propriedade, oficializado junto ao Estado de Matrícula da aeronave.

ARTIGO SEGUNDO

Alcance do Convênio de Cooperação Técnica

1. O presente Convênio de Cooperação Técnica contém as responsabilidades que correspondem à Direção Geral de Aeronáutica Civil do Chile - DGAC e à Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil - ANAC, com respeito às operações realizadas sob contratos de intercâmbio de aeronaves entre operadores brasileiros e chilenos.

2. O alcance do presente Convênio de Cooperação Técnica abrange as aeronaves objeto de contratos de intercâmbio entre operadores brasileiros e chilenos que estejam incluídas nas Especificações Operativas emitidas pela ANAC e nas Especificações Operativas emitidas pela DGAC.



NOTA: No caso de aeronaves registradas em um terceiro Estado, as Partes se reservam o direito de avaliar sua aceitação, quando se conclua que há equivalência entre o regulamento afeto a controle de aeronavegabilidade do Estado de Registro e o regulamento local.

3. O âmbito de aplicação do presente Convênio de Cooperação Técnica inclui também a concessão de licenças, a convalidação de licenças e as habilitações de pessoal aeronáutico, de forma recíproca, e em todas as ações que permitam manter a vigência destes instrumentos, em concordância com os regulamentos e legislação das Partes.

4. Para o âmbito deste Convênio de Cooperação Técnica a aeronave em operação de intercâmbio sob as Especificações Operativas do Operador Secundário pode ser operada em rotas exclusivas deste operador em um período máximo a ser definido por cada autoridade em seus normativos que deverá ser comunicado à outra Parte. Depois de transcorrido o citado período, a aeronave deverá retornar ao controle operacional do Operador Primário, antes de ser operada de novo pelo Operador Secundário. A responsabilidade sobre o controle operacional é, no intercâmbio, alternada entre os operadores, de forma que o último operador que assumir os direitos de uso da aeronave também assume o controle operacional.

ARTIGO TERCEIRO

Aeronaves elegíveis

1. Para que as aeronaves de operadores chilenos sejam consideradas elegíveis à inclusão nas Especificações Operativas de operadores brasileiros sob contratos de intercâmbio, estas deverão:

- i. Possuir Certificado de Tipo emitido ou validado pela ANAC;
- ii. Ser registradas e possuir Certificados de Matrícula válidos emitidos pela autoridade do Chile ou de um terceiro Estado que tenha acordo bilateral com o Brasil que contemple aspectos de aeronavegabilidade continuada para operações de intercâmbio;
- iii. Possuir Certificados de Aeronavegabilidade válidos emitidos pela autoridade do Estado de Matrícula;
- iv. Satisfazer os requisitos operacionais brasileiros de equipamentos;
- v. Satisfazer os requisitos operacionais brasileiros de emissões e ruídos;
- vi. Cumprir as diretrizes de aeronavegabilidade emitidas pela ANAC;
- vii. Possuir placares em atenção aos requisitos operacionais brasileiros;



viii. Cumprir com uma única Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela DGAC e pela ANAC;

ix. Possuir o Selo relativo ao Programa de Avaliação Dimensional da ANAC;

x. Ter seus modelos e, se aplicável, números de série, incluídos nas Especificações de Aeronave (ou TCDS - *Type Certificate Data Sheet*) emitidas pela ANAC;

xi. Ter Programa de Manutenção aprovado pelo Estado de Matrícula.

2. Para que as aeronaves de operadores brasileiros sejam consideradas elegíveis para inclusão nas Especificações Operativas de operadores chilenos sob contratos de intercâmbio, estas deverão:

i. Ser registradas e possuir Certificados de Matrícula válidos emitidos pela autoridade do Brasil ou do Chile;

ii. Possuir Certificados de Aeronavegabilidade válidos emitidos pela autoridade do Estado de Matrícula;

iii. Possuir Certificados de Ruído ou informações presentes nos Certificados de Aeronavegabilidade que atestam a conformidade com as normas de ruído do Anexo 16 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional;

iv. Cumprir com uma única Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada pela DGAC e pela ANAC;

v. Ter Programa de Manutenção aprovado pelo Estado de Matrícula.

ARTIGO QUARTO

Operadores Elegíveis

1. Para serem considerados elegíveis para contratos de intercâmbio, os operadores brasileiros deverão:

i. Possuir um Certificado de Operador Aéreo e Especificações Operativas emitidos pela ANAC válidos que lhes permitam realizar operações segundo o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 121;



- ii. Possuir tripulantes devidamente qualificados, de acordo com o RBAC nº 121, no tipo das aeronaves envolvidas no contrato de intercâmbio, em número suficiente para atender a operação pretendida;
- iii. Ser capazes de assumir o controle operacional de aeronaves estrangeiras elegíveis para o intercâmbio;
- iv. Ter procedimentos para enviar dados ao Sistema Eletrônico de Registro de Voo em voos realizados sob os Contratos de Intercâmbio. Os dados apresentados incluirão voos de aeronaves registradas no Brasil, mesmo quando são operados por companhias estrangeiras, e dados de voos de operadores brasileiros, mesmo quando operem aeronaves estrangeiras.
- v. Ter procedimentos em seu Manual Geral de Manutenção (MGM), contendo responsabilidades e procedimentos para a manutenção das aeronaves intercambiadas.

2. Para serem considerados elegíveis para contratos de intercâmbio, os operadores chilenos deverão:

- i. Possuir um Certificado de Operador Aéreo e Especificações Operativas emitidos pela DGAC do Chile válidos que lhes permitam realizar operações segundo o Regulamento Aeronáutico (DAR) 06 Vol. II;
- ii. Ser capazes de assumir o controle operacional de aeronaves estrangeiras elegíveis para o intercâmbio;
- iii. Ter procedimentos em seu Manual de Controle de Manutenção (MCM), contendo responsabilidades e procedimentos para a manutenção das aeronaves intercambiadas.

ARTIGO QUINTO

Responsabilidades das Partes

1. A ANAC se responsabilizará por:

- i. Outorgar e convalidar licenças e habilitações de pessoal aeronáutico chileno que assim a solicite, de acordo com sua legislação interna, para cumprir suas funções em aeronave de matrícula brasileira, objeto de contrato de intercâmbio;
- ii. Manter controle sobre a aeronavegabilidade das aeronaves cujo Operador Primário seja brasileiro, mesmo quando utilizadas pelas companhias aéreas certificadas pela DGAC do Chile sob contratos de intercâmbio;

iii. Aceitar todas as ações de fiscalização que a DGAC deseje realizar durante o período em que as aeronaves de operador brasileiro estejam sob o controle operacional de operador chileno, sem prejuízo das responsabilidades que competem à ANAC, mesmo que isso implique em dupla fiscalização, com relação à aeronavegabilidade destas aeronaves;

iv. Assegurar que o operador brasileiro mantenha atualizados os manuais das aeronaves e dos operadores a bordo das aeronaves envolvidas no contrato de intercâmbio, enquanto estejam sob o controle operacional dos operadores brasileiros;

v. Assegurar que o operador brasileiro, quando operador secundário, tenha procedimentos atualizados para garantir o fluxo adequado de informação para o operador primário com respeito aos aspectos de aeronavegabilidade continuada;

NOTA: Os aspectos de aeronavegabilidade continuada envolvem, por exemplo, a realização de tarefas de manutenção, substituição de componentes, bem como todos os dados para os monitoramentos necessários e análises de tendências;

vi. Manter atualizada, validada e pública a lista com a descrição das aeronaves que sejam objeto de contratos de intercâmbio entre operadores brasileiros e chilenos, contendo fabricante, modelo, marcas de nacionalidade e matrícula, número de série e duração do contrato de intercâmbio entre os operadores;


vii. Exercer as ações de inspeção e supervisão contínua do operador brasileiro quanto às aeronaves operadas, cujo Operador Primário seja chileno. Neste sentido, a ANAC, como autoridade do Estado do Operador Secundário, poderá:

- a. Efetuar as inspeções que considere necessárias para verificar se se mantém permanentemente as condições gerais de aeronavegabilidade da aeronave;
- b. Efetuar a inspeção dos registros de manutenção;
- c. Verificar que o Operador transmite devidamente as informações sobre dificuldades em serviço, como falhas, mau funcionamentos, defeitos e outras ocorrências que possam causar efeitos adversos à aeronavegabilidade continuada da aeronave, à ANAC, à autoridade do Estado de Matrícula, à autoridade do Estado do Operador Primário e ao Operador Primário chileno, dentro do prazo previsto na regulamentação brasileira;
- d. Verificar que os procedimentos para a aplicação de modificações ou reparos em aeronaves são apresentados no MGM do operador sob sua jurisdição e se apliquem permanentemente;



NOTA: Grandes modificações e grandes reparos devem ser aprovados pelo Estado de Matrícula da aeronave. Ambas as Partes devem ser informadas das grandes modificações e dos grandes reparos aplicados às aeronaves incluídas nos contratos de intercâmbio, para que sejam validados;

- e. Verificar se os arranjos de manutenção de linha fora da base principal de manutenção estão em concordância com os procedimentos contidos no MGM do operador sob sua jurisdição;
- f. Verificar se as estações de linha estão preparadas para atender a aeronave do contrato de intercâmbio, seja com relação à atenção em solo, seja com relação aos serviços de manutenção;
- g. Verificar que, em caso de contratação de organizações de manutenção terceirizadas, os operadores possuam procedimentos no MGM para garantir o uso de organizações detentoras das autorizações e certificações requeridas pelo Estado de Matrícula da aeronave;
- h. Verificar se o uso da Lista de Equipamentos Mínimos - MEL - está de acordo com os procedimentos e responsabilidades estabelecidos no Manual Geral de Operações (MGO) e no MGM dos operadores envolvidos no contrato de intercâmbio;
- i. Verificar a conformidade da aeronave com sua certificação de tipo;
- j. Verificar o cumprimento das Diretrizes de Aeronavegabilidade e outras instruções de aeronavegabilidade continuada obrigatórias aplicáveis;
- k. Verificar que eventuais diferenças de configuração entre as aeronaves intercambiadas e as demais aeronaves da frota do operador brasileiro estão sendo devidamente tratadas pelo Operador Secundário, através de desenvolvimento de procedimentos e de treinamento de pessoal;
- l. Inspecionar os procedimentos de transferência de controle operacional nos pontos de intercâmbio; e
- m. Verificar através das atividades de vigilância, que as empresas brasileiras, quando operam aeronaves registradas no Chile ou em um terceiro Estado (conforme previsão do ARTIGO TERCEIRO, 1., ii.), realizam suas operações de acordo com o RBAC nº 121, com o seu Certificado de Operador Aéreo e com suas Especificações Operativas emitidas pela ANAC.



8

2. A DGAC se responsabilizará por:

- i. Outorgar e convalidar licenças e habilitações de pessoal aeronáutico brasileiro que assim a solicite, de acordo com sua legislação interna, para cumprir suas funções em aeronave de matrícula chilena, objeto de contrato de intercâmbio;
- ii. Manter controle sobre a aeronavegabilidade das aeronaves cujo Operador Primário seja chileno, mesmo quando utilizadas pelas companhias aéreas certificadas pela ANAC sob contratos de intercâmbio;
- iii. Aceitar todas as ações de fiscalização que a ANAC deseje realizar durante o período em que as aeronaves de operador chileno estejam sob o controle operacional de operador brasileiro, sem prejuízo das responsabilidades que competem à DGAC, mesmo que isso implique em dupla fiscalização, com relação à aeronavegabilidade destas aeronaves;
- iv. Assegurar que o operador chileno mantenha atualizados os manuais das aeronaves e dos operadores a bordo das aeronaves envolvidas no contrato de intercâmbio, enquanto estejam sob o controle operacional dos operadores chilenos;
- v. Assegurar que o operador chileno, quando operador secundário, tenha procedimentos atualizados para garantir o fluxo adequado de informação para o operador primário com respeito aos aspectos de aeronavegabilidade continuada;

NOTA: Os aspectos de aeronavegabilidade continuada envolvem, por exemplo, a realização de tarefas de manutenção, substituição de componentes, bem como todos os dados para os monitoramentos necessários e análises de tendências;

- vi. Manter atualizada, validada e pública a lista com a descrição das aeronaves que sejam objeto de contratos de intercâmbio entre operadores chilenos e brasileiros, contendo fabricante, modelo, marcas de nacionalidade e matrícula, número de série e duração do contrato de intercâmbio entre os operadores;
- vii. Exercer as ações de inspeção e supervisão contínua do operador chileno quanto às aeronaves operadas, cujo Operador Primário seja brasileiro. Neste sentido, a DGAC, como autoridade do Estado do Operador Secundário, poderá:
 - a. Efetuar as inspeções que considere necessárias para verificar se se mantém permanentemente as condições gerais de aeronavegabilidade da aeronave;
 - b. Efetuar a inspeção dos registros de manutenção;



c. Verificar que o Operador transmite devidamente as informações sobre dificuldades em serviço, como falhas, mau funcionamentos, defeitos e outras ocorrências que possam causar efeitos adversos à aeronavegabilidade continuada da aeronave, à DGAC, à autoridade do Estado de Matrícula, à autoridade do Estado do Operador Primário e ao Operador Primário brasileiro, dentro do prazo previsto na regulamentação chilena;

d. Verificar que os procedimentos para a aplicação de modificações ou reparos em aeronaves são apresentados no MCM do operador sob sua jurisdição e se apliquem permanentemente;

NOTA: Grandes modificações e grandes reparos devem ser aprovados pelo Estado de Matrícula da aeronave. Ambas as Partes devem ser informadas das grandes modificações e dos grandes reparos aplicados às aeronaves incluídas nos contratos de intercâmbio, para que sejam validados;

e. Verificar se os arranjos de manutenção de linha fora da base principal de manutenção estão em concordância com os procedimentos contidos no MCM do operador sob sua jurisdição;

f. Verificar se as estações de linha estão preparadas para atender a aeronave do contrato de intercâmbio, seja com relação à atenção em solo, seja com relação aos serviços de manutenção;

g. Verificar que, em caso de contratação de organizações de manutenção terceirizadas, os operadores possuam procedimentos no MCM para garantir o uso de organizações detentoras das autorizações e certificações requeridas pelo Estado de Matrícula da aeronave;

h. Verificar se o uso da Lista de Equipamentos Mínimos - MEL - está de acordo com os procedimentos e responsabilidades estabelecidos no Manual de Operações e no MCM dos operadores envolvidos no contrato de intercâmbio;

i. Verificar a conformidade da aeronave com sua certificação de tipo;

j. Verificar o cumprimento das Diretrizes de Aeronavegabilidade e outras instruções de aeronavegabilidade continuada obrigatórias aplicáveis;

k. Verificar que eventuais diferenças de configuração entre as aeronaves intercambiadas e as demais aeronaves da frota do operador chileno estão sendo



devidamente tratadas pelo Operador Secundário, através do desenvolvimento de procedimentos e de treinamento de pessoal;

l. Inspecionar os procedimentos de transferência de controle operacional nos pontos de intercâmbio; e

m. Verificar através das atividades de vigilância, que as empresas chilenas, quando operam aeronaves registradas no Brasil, realizam suas operações de acordo com o Regulamento Aeronáutico (DAR) 06 Vol. II, com o seu Certificado de Operador Aéreo e com suas Especificações Operativas emitidas pela DGAC.

ARTIGO SEXTO

Operação das Aeronaves Intercambiadas

1. A aeronave intercambiada deverá ser operada de acordo com as autorizações e limitações específicas, listadas nas Especificações Operativas de cada operador, nos períodos em que esteja sob seu controle operacional. São autorizações e limitações que devem respeitar as autorizações do operador exercendo o controle operacional da aeronave, entre outras:

- i. métodos para estabelecer altitudes mínimas de voo;
- ii. métodos para determinar os mínimos operacionais de aeródromos;
- iii. tempos de voo, jornada de trabalho, repousos e folgas de aeronautas;
- iv. limitações e autorizações para a operação ETOPS;
- v. lista de equipamentos mínimos (MEL) da aeronave;
- vi. limitações e autorizações para operações PBN;
- vii. limitações e autorizações para operações NAT-HLA;
- viii. limitações e autorizações para operações ILS CAT II / III;
- ix. limitações e autorizações para operações de Degelo / Anti-gelo;
- x. limitações e autorizações para operações em Terreno Desabitado e Selva, Grandes Extensões de Água;
- xi. limitações e autorizações para operações RVSM;
- xii. procedimentos para a utilização de EFB;
- xiii. procedimentos para a autorização de uso de PED;

- xiv. procedimentos para o uso de dados eletrônicos de navegação;
- xv. treinamento e procedimentos para o transporte de artigos perigosos;
- xvi. qualificações de áreas e rotas para pilotos em comando; e
- xvii. uso de FSTD e / ou outros dispositivos de treinamento aprovados.

2. O controle operacional inclui a responsabilidade sobre funções operacionais que abrangem a aeronavegabilidade da aeronave, o desempenho de sua manutenção e a atenção em solo.

3. O controle operacional da aeronave pressupõe a utilização de tripulação própria (todos os tripulantes de voo e de cabine) durante os períodos em que o operador esteja exercendo controle operacional sobre a aeronave.

4. O operador da aeronave em regime de intercâmbio deverá manter a bordo o registro da mesma e seu Certificado de Operador Aéreo expedido pela autoridade de aviação civil competente.

ARTIGO SÉTIMO

Limitação da frota

1. As autoridades poderão estabelecer em seus regulamentos internos o limite superior de aeronaves sob o regime de intercâmbio e informarão à outra Parte deste limite fixo.

ARTIGO OITAVO

Coordenação

1. As Partes garantirão o intercâmbio mútuo de informação pertinente sobre as aeronaves.
2. Podem ser realizadas reuniões técnicas entre a DGAC e a ANAC para analisar questões relacionadas com a operação e a aeronavegabilidade derivadas das inspeções efetuadas por seus respectivos inspetores. A fim de intensificar a segurança operacional, tais reuniões terão por objetivo resolver as discrepâncias encontradas nestas inspeções e garantir que todos os participantes estejam plenamente informados sobre as operações efetuadas.
3. Se permitirá às Partes acesso recíproco à documentação de cada autoridade relativa aos operadores aéreos que operam as aeronaves intercambiadas para garantir o cumprimento das

obrigações relativas ao controle da segurança operacional consagradas neste presente Convênio de Cooperação Técnica.

4. Se existem razões para crer que algum dos operadores envolvidos no contrato de intercâmbio não está em conformidade com as disposições deste Convênio de Cooperação Técnica, a Parte a qual está vinculado poderá ser acionada pela outra para investigar o assunto.

5. Os escritórios responsáveis pela coordenação e gestão das questões abrangidas neste presente Convênio de Cooperação Técnica, ante as quais deverão ser apresentados os pedidos relacionados com o mesmo são:

i. Pela ANAC:

Agência Nacional de Aviação Civil
Setor Comercial Sul – Quadra 09 – Lote C
Edifício Parque Cidade Corporate
Torre A – 7º Andar
Brasília – DF – Brasil
CEP: 70.308-200
website: www.anac.gov.br

ii. Pela DGAC:

Direção Geral de Aeronáutica Civil
Departamento Segurança Operacional
Miguel Claro 1314
Piso 2
Providencia
Santiago, RM.
Chile

ARTIGO NONO

Consultas e Emendas

1. As autoridades de aviação civil de ambas as Partes manterão consultas periódicas, procurando manter uma estreita cooperação, a fim de assegurar a execução e aplicação das disposições do presente Convênio de Cooperação Técnica.

2. Qualquer Parte poderá em qualquer momento solicitar consultas relativas à implementação, interpretação, aplicação ou modificação do presente Convênio de Cooperação Técnica ou seu cumprimento. Estas consultas se iniciarão em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data em que a outra Parte receba a solicitação por escrito, salvo acordo em contrário.

3. Emendas ao Convênio de Cooperação Técnica e a seus anexos podem ser feitas por acordo direto entre as Partes e entrar em vigor depois de terem sido assinadas pelas mesmas.

ARTIGO DÉCIMO

Rescisão

1. Qualquer das Partes poderá, a qualquer momento, notificar a outra por escrito da intenção de tornar sem efeito este Convênio de Cooperação Técnica. Neste caso, se entende que os efeitos do acordo se extinguem 30 (trinta) dias depois da outra Parte receber a notificação em questão, a menos que, por mútuo acordo, as Partes Contratantes acordem o término antes desse prazo.

2. Este Convênio de Cooperação Técnica tem sua vigência condicionada à ratificação da Convenção de Chicago e seus Anexos pelas Partes, podendo, para tanto, ser automaticamente revogado, se uma delas deixar de ser signatária.

ARTIGO DÉCIMO PRIMEIRO

Notificação

1. As autoridades de aviação civil dos Estados em que as aeronaves objeto de contratos de intercâmbio entre operadores brasileiros e chilenos realizem operações deverão ser notificadas dos termos do presente Convênio de Cooperação Técnica.

ARTIGO DÉCIMO SEGUNDO

Entrada em vigor e exemplares

1. O presente Convênio de Cooperação Técnica será efetivo a partir da data de assinatura por ambas as Partes.

2. O presente Convênio, ao entrar em vigor, revoga automaticamente sua versão anterior, assinada em 26 de novembro de 2010. Operadores aéreos que possuam contratos de intercâmbio de aeronaves estabelecidos com base na versão anterior do Convênio de

Cooperação Técnica terão um período de 6 (seis) meses, a contar da data de entrada em vigor deste Convênio, para a adequação dos respectivos contratos, de suas frotas e de seus procedimentos, em consonância com o estabelecido neste Convênio.

3. O presente Convênio de Cooperação Técnica foi assinado em duas vias idênticas, em espanhol e português, sendo ambos os textos autênticos, ficando um exemplar em poder de cada Parte.

4. A Direção Geral da DGAC, representada pelo Diretor Geral Víctor Villalobos Collao, e a Diretoria Colegiada da ANAC, representada pelo Diretor Presidente Juliano Alcântara Noman, acordaram o presente Convênio de Cooperação Técnica para o desenvolvimento de contratos de intercâmbio de aeronaves entre companhias aéreas de ambas as Partes.

Victor Orlando
Villalobos Collao

Firmado digitalmente
por Victor Orlando
Villalobos Collao
Fecha: 2020.09.14
08:17:05 -03'00'

Pela Direção Geral de Aeronáutica Civil –

DGAC-Chile

Víctor Villalobos Collao

Diretor Geral

Assinado em Santiago de Chile.

Data: .11/SEP/2020.

Juliano Alcântara Noman

EM 06/10/2020

Pela Agência Nacional de Aviação Civil –

ANAC Brasil

Juliano Alcântara Noman

Diretor Presidente

Assinado em Brasília, Brasil.

Data: .11/SEP/2020.