

REVISIÓN DEL  
CONVENIO DE COOPERACIÓN TÉCNICA  
ENTRE  
LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DE CHILE - DGAC  
Y  
LA AGENCIA NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL DE BRASIL - ANAC  
(En adelante las "Partes")  
PARA LA DOBLE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL RELATIVA A LOS CONTRATOS DE  
INTERCAMBIO DE AERONAVES

CONSIDERANDO que la Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus anexos establecen las responsabilidades de los Estados de Matrícula y de los Estados del Explotador, en materia de Seguridad Operacional, obligaciones que ambas Partes reconocen y se comprometen a seguir cumpliendo;

CONSIDERANDO que el presente Convenio de Cooperación Técnica tiene como fundamento y motivación la voluntad de ambas autoridades de aviación civil de concretar acciones que fomenten, faciliten y simplifiquen la operación de aeronaves, empresas y el desempeño de personal aeronáutico de un Estado en el espacio aéreo del otro y viceversa, con miras a desarrollar la actividad y relaciones aeronáuticas entre ambos países, así como la necesidad de coordinar el efectivo control y fiscalización que compete a las autoridades de aviación civil de Chile y Brasil, en sus correspondientes ámbitos de jurisdicción, respecto de la operación de aeronaves de empresas aéreas autorizadas por sus respectivos Estados a realizar servicios de transporte aéreo internacional y/o nacional de pasajeros y/o carga;

CONSIDERANDO que las autoridades de aviación civil de Brasil y Chile, Partes de este Convenio, consideran de mutuo interés facilitar la cooperación técnica y operacional entre las aerolíneas de ambas Partes, que les permita lograr mayor eficiencia optimizando la utilización de sus aeronaves, para lo cual incorporan en el presente instrumento los principios básicos necesarios para la ejecución de los contratos de intercambio de aeronaves, bajo un marco que asegure que se cumplen las responsabilidades del Estado del Explotador, cada vez que ocurra y se ejecute una operación de intercambio.



CONSIDERANDO que existe suficiente grado de compatibilidad entre los sistemas regulatorios para el establecimiento de acuerdo bilateral, así como confianza mutua entre las autoridades de aviación civil brasileña y chilena,

LAS PARTES RESUELVEN

## ARTÍCULO PRIMERO

### Definiciones

1. Se aplicarán exclusivamente para las operaciones realizadas bajo este Convenio de Cooperación Técnica las siguientes definiciones:
  - i. **Contrato de intercambio de aeronave:** acuerdo entre explotadores aéreos que viabiliza el servicio de intercambio de aeronaves o "*Interchange*";
  - ii. **Control operacional de un vuelo:** significa ejercer la autoridad sobre el inicio, la continuación, las desviaciones para alternativa y la terminación del mismo, visando la seguridad de la aeronave y la regularidad y eficiencia del vuelo;
  - iii. **Convalidación de licencias, habilitaciones y certificados:** medida tomada por una Parte, por medio de la cual, en lugar de otorgar la propia licencia, habilitación o certificado, reconoce como equivalente a sus propias, las licencias, habilitaciones o certificados otorgados por la otra Parte;
  - iv. **Especificaciones de Operación:** documento emitido por cada Parte que define, lista y establece específicamente para un explotador aéreo sus instalaciones, personal de administración, flota, área de operación, autorizaciones y/o limitaciones de operaciones específicas, información sobre el mantenimiento de aeronaves y si existen exenciones o desviaciones. La revisión más reciente de las Especificaciones de Operación revoca las revisiones anteriores a partir de la fecha de emisión;
  - v. **Estado de Matrícula:** es el Estado en que la aeronave está registrada;
  - vi. **Estado del Explotador:** es el Estado en el que el explotador aéreo está debidamente certificado y autorizado para realizar operaciones comerciales de transporte aéreo de pasajeros y/o carga;
  - vii. **Ejplotador:** persona (física o jurídica) que posee los derechos de uso de una aeronave. Un explotador podrá o no asumir responsabilidad parcial o total sobre el control operacional de una aeronave;

- viii. **Explotador aéreo:** empresa de transporte aéreo debidamente certificada y autorizada para realizar operaciones comerciales de transporte de pasajeros y/o carga. Debe poseer un Certificado de Operador Aéreo y Especificaciones de Operación emitidos por la Autoridad de Aviación Civil del Estado del Explotador;
- ix. **Explotador Primario:** explotador aéreo que tiene la responsabilidad sobre el control operacional de la aeronave antes del inicio de la vigencia del contrato de intercambio;
- x. **Explotador Secundario:** explotador aéreo que recibe la aeronave para operación según un contrato de intercambio y asume responsabilidad sobre el control operacional de la aeronave cuando realiza sus rutas;
- xi. **Intercambio de aeronaves o "Interchange":** servicio, con una sola aeronave, conectando la ruta de una aerolínea a la ruta de otra aerolínea en un punto de intercambio, de forma que el control operacional y las responsabilidades derivadas de él, así como la tripulación, competen a la aerolínea operando en cada ruta;
- xii. **Propietario:** persona (física o jurídica) que tiene el título de propiedad, oficializado junto al Estado de Matrícula de la aeronave;
- xiii. **Puntos de intercambio:** son los aeródromos, especificados en contrato y en las Especificaciones de Operación de los explotadores, donde ocurrirán los cambios de responsabilidad sobre el control operacional entre el Explotador Primario y el Explotador Secundario, en un contrato de intercambio de aeronaves. La transferencia implica la sustitución de la tripulación de un explotador por la tripulación del otro explotador.

## ARTÍCULO SEGUNDO

### Alcance del Convenio de Cooperación Técnica

1. El presente Convenio de Cooperación Técnica contiene las responsabilidades que corresponden a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile - DGAC y a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil - ANAC, respecto de las operaciones realizadas bajo contratos de intercambio de aeronaves entre explotadores brasileños y chilenos.
2. El alcance del presente Convenio de Cooperación Técnica abarca las aeronaves objeto de contratos de intercambio entre explotadores brasileños y chilenos que estén incluidas en las Especificaciones de Operación emitidas por la ANAC y en las Especificaciones de Operación emitidas por la DGAC.

*NOTA: En caso de aeronaves registradas en un tercer Estado, las Partes se reservan el derecho de evaluar su aceptación, cuando se concluya por la equivalencia del reglamento afecto a control de aeronavegabilidad del Estado de Registro con reglamento local.*

3. El ámbito de aplicación del presente Convenio de Cooperación técnica incluye también la concesión de licencias, la convalidación de licencias y las habilitaciones del personal aeronáutico, de forma recíproca, y en todas las acciones que permitan mantener la vigencia de estos instrumentos, en concordancia con la normativa y legislación de las Partes.
4. Para el ámbito de este Convenio de Cooperación Técnica la aeronave en operación de intercambio bajo las Especificaciones de Operación del Explotador Secundario puede ser operada en rutas exclusivas de este explotador en un período máximo a ser definido por cada autoridad en sus normativas que deberá ser comunicado a la otra Parte. Después de transcurrido dicho periodo, la aeronave deberá retornar al control operacional del Explotador Primario, antes de ser operada de nuevo por el Explotador Secundario. La responsabilidad sobre el control operacional es, en el intercambio, alternada entre los explotadores, de forma que el último explotador en asumir los derechos de uso de la aeronave también asume el control operacional.

## **ARTÍCULO TERCERO**

### **Aeronaves elegibles**

1. Para que las aeronaves de explotadores chilenos sean consideradas elegibles a la inclusión en Especificaciones de Operación de explotadores brasileños bajo contratos de intercambio, éstas deberán:

- i. Poseer Certificado Tipo emitido o validado por la ANAC;
- ii. Ser registradas y poseer Certificados de Matrícula válidos emitidos por la autoridad de Chile o de un tercer Estado que tenga acuerdo bilateral con Brasil que contemple aspectos de aeronavegabilidad continuada para operaciones de intercambio;
- iii. Poseer Certificados de Aeronavegabilidad válidos emitidos por la autoridad del Estado de Matrícula;
- iv. Satisfacer los requisitos operacionales brasileños de equipos;
- v. Satisfacer los requisitos operacionales brasileños de emisiones y ruidos;
- vi. Cumplir las directrices de aeronavegabilidad emitidas por la ANAC;

- vii. Poseer placares en atención a los requisitos operacionales brasileños;
  - viii. Cumplir con una única Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada por la DGAC y por la ANAC;
  - ix. Poseer el Sello relativo al Programa de Evaluación Dimensional de la ANAC;
  - x. Tener sus modelos y, si procede, números de serie, incluidos en las Especificaciones de Aeronave (o TCDS - *Type Certificate Data Sheet*) emitidas por la ANAC;
  - xi. Tener Programa de Mantenimiento aprobado por el Estado de Matrícula.
- 
- 2. Para que las aeronaves de explotadores brasileños sean consideradas elegibles para la inclusión en Especificaciones de Operación de explotadores chilenos bajo contratos de intercambio, éstas deberán:
    - i. Ser registradas y poseer Certificados de Matrícula válidos emitidos por la autoridad de Brasil o Chile;
    - ii. Poseer Certificados de Aeronavegabilidad válidos emitidos por la autoridad del Estado de Matrícula;
    - iii. Poseer Certificados de Ruido o informaciones presentes en los Certificados de Aeronavegabilidad atestando conformidad con los estándares de ruido del Anexo 16 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional;
    - iv. Cumplir con una única Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada por la DGAC y por la ANAC;
    - v. Tener Programa de Mantenimiento aprobado por el Estado de Matrícula.

## ARTÍCULO CUARTO

### **Explotadores Elegibles**

- 1. Para ser considerados elegibles para contratos de intercambio, los explotadores brasileños deberán:
  - i. Poseer un Certificado de Operador Aéreo y Especificaciones de Operación emitidos por la ANAC válidos que les permitan realizar operaciones según el Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 121;
  - ii. Poseer tripulantes debidamente calificados, de acuerdo con el RBAC nº 121, en el tipo de las aeronaves involucradas en el contrato de intercambio, en número suficiente para atender la operación pretendida;

- iii. Ser capaces de asumir el control operacional de aeronaves extranjeras elegibles para el intercambio;
- iv. Tener procedimientos para enviar datos al Sistema Electrónico de Registro de Vuelo en vuelos realizados bajo los Contratos de Intercambio. Los datos presentados incluirán vuelos de aeronaves registradas en Brasil, incluso cuando sean operados por compañías extranjeras, y datos de vuelos de explotadores brasileños, incluso cuando operen aeronaves extranjeras;
- v. Tener procedimientos en su Manual General de Mantenimiento (MGM), contenido responsabilidades y procedimientos para el mantenimiento de las aeronaves intercambiadas.

2. Para ser considerados elegibles para contratos de intercambio, los explotadores chilenos deberán:

- i. Poseer un Certificado de Operador Aéreo y Especificaciones de Operación emitidos por la DGAC de Chile válidos que les permitan realizar operaciones según el Reglamento Aeronáutico (DAR) 06 Vol. II;
- ii. Ser capaces de asumir el control operacional de aeronaves extranjeras elegibles para el intercambio;
- iii. Tener procedimientos en su Manual de Control de Mantenimiento (MCM), contenido responsabilidades y procedimientos para el mantenimiento de las aeronaves intercambiadas.

## ARTÍCULO QUINTO

### Responsabilidades de las Partes

1. La ANAC se responsabilizará por:

- i. Otorgar y convalidar licencias y habilitaciones del personal aeronáutico chileno que así lo solicite, de conformidad con su legislación interna, para cumplir sus funciones en aeronave de matrícula brasileña, objeto de contrato de intercambio;
- ii. Mantener control sobre la aeronavegabilidad de las aeronaves cuyo Explotador Primario sea brasileño, incluso cuando sean utilizadas por las compañías aéreas certificadas por la DGAC de Chile cuando medien contratos de intercambio;
- iii. Aceptar todas las acciones de fiscalización que desee realizar la DGAC durante el período en que las aeronaves de explotador brasileño estén bajo el control operacional de explotador

chileno, sin perjuicio de las responsabilidades que compiten a la ANAC, aunque ello implique doble fiscalización, con relación a la aeronavegabilidad de estas aeronaves;

- iv. Asegurar que el explotador brasileño mantenga actualizados los manuales de las aeronaves y de los explotadores a bordo de las aeronaves involucradas en el contrato de intercambio, mientras estén bajo el control operacional de los explotadores brasileños;
- v. Asegurar que el explotador brasileño, como explotador secundario, tenga procedimientos actualizados para garantizar el adecuado flujo de información para el explotador primario con respecto a los aspectos de aeronavegabilidad continua;

*NOTA: Los aspectos de la aeronavegabilidad continua implican, por ejemplo, llevar a cabo tareas de mantenimiento, reemplazar componentes, así como todos los datos para el monitoreo necesario y análisis de tendencias;*

- vi. Mantener actualizada, validada y pública lista con la descripción de las aeronaves que sean objeto de contratos de intercambio entre explotadores brasileños y chilenos, conteniendo fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, número de serie y duración del contrato de intercambio entre explotadores;
- vii. Ejercer las acciones de inspección y supervisión continua del explotador brasileño con respecto a las aeronaves operadas, cuyo Explotador Primario es chileno. En ese sentido, la ANAC, como autoridad del Estado del Explotador Secundario, podrá:

- a. Efectuar las inspecciones que considere necesarias para verificar si se mantienen permanentemente las condiciones generales de aeronavegabilidad de la aeronave;
- b. Efectuar la inspección de los registros de mantenimiento;
- c. Verificar que el Explotador transmite adecuadamente las informaciones sobre dificultades en servicio, tales como fallas, mal funcionamientos, defectos y otras ocurrencias que pueden causar efectos adversos a la aeronavegabilidad continua de la aeronave, a la ANAC, a la autoridad del Estado de Matrícula, a la autoridad del Estado del Explotador Primario y al Explotador Primario chileno, dentro del plazo previsto en la normativa brasileña;
- d. Verificar que los procedimientos para la aplicación de modificaciones o reparaciones en aeronaves figuren en el MGM del explotador bajo su jurisdicción y se apliquen permanentemente;

*NOTA: Grandes modificaciones y grandes reparaciones deben ser aprobadas por el Estado de Matrícula de la aeronave. Ambas Partes deben ser informadas de las grandes*

*modificaciones y grandes reparaciones que sufran las aeronaves incluidas en los contratos de intercambio, para que sean validados;*

- e. Verificar si los arreglos de mantenimiento de línea fuera de la base principal de mantenimiento están en concordancia con los procedimientos contenidos en el MGM del explotador bajo su jurisdicción;
- f. Verificar si las estaciones de línea están preparadas para atender la aeronave del contrato de intercambio, sea con relación a la atención de suelo, sea con relación a los servicios de mantenimiento;
- g. Verificar que, en caso de contratación de organizaciones de mantenimiento tercerizadas, los explotadores tengan procedimientos en el MGM para garantizar el uso de organizaciones que poseen las autorizaciones y certificaciones requeridas por el Estado de Matrícula de la aeronave;
- h. Verificar si el uso de la Lista de Equipo Mínimo - MEL - está de acuerdo con los procedimientos y responsabilidades establecidos en el Manual General de Operaciones (MGO) y en el MGM de los explotadores involucrados en el contrato de intercambio;
- i. Verificar la conformidad de la aeronave con su certificación tipo;
- j. Verificar el cumplimiento de las Directrices de Aeronavegabilidad y otras instrucciones de aeronavegabilidad continuada obligatorias aplicables;
- k. Verificar que eventuales diferencias de configuración entre las aeronaves intercambiadas y las demás aeronaves de la flota del explotador brasileño están siendo debidamente tratadas por el Explotador Secundario, a través del desarrollo de procedimientos y de entrenamiento de personal;
- l. Inspeccionar los procedimientos de transferencia de control operacional en los puntos de intercambio; y
- m. Verificar a través de las actividades de vigilancia, que las empresas brasileñas, cuando operan aeronaves registradas en Chile o en un tercero Estado (conforme previsión del ARTÍCULO TERCERO, 1., ii.), realizan sus operaciones de acuerdo con el RBAC nº 121, con su Certificado de Operador Aéreo y con sus Especificaciones de Operación emitidas por la ANAC.

2. La DGAC se responsabilizará por:

- i. Otorgar y convalidar licencias y habilitaciones del personal aeronáutico brasileño que así lo solicite, de conformidad con su legislación interna, para cumplir sus funciones en aeronave de matrícula chilena, objeto de contrato de intercambio;
  - ii. Mantener control sobre la aeronavegabilidad de las aeronaves cuyo Explotador Primario sea chileno, incluso cuando sean utilizadas por las compañías aéreas certificadas por la ANAC cuando medien contratos de intercambio;
  - iii. Aceptar todas las acciones de fiscalización que desee realizar la ANAC durante el período en que las aeronaves de explotador chileno estén bajo el control operacional de explotador brasileño, sin perjuicio de las responsabilidades que competen a la DGAC, aunque ello implique doble fiscalización, con relación a la aeronavegabilidad de estas aeronaves;
  - iv. Asegurar que el explotador chileno mantenga actualizados los manuales de las aeronaves y de los explotadores a bordo de las aeronaves involucradas en el contrato de intercambio, mientras estén bajo el control operacional de los explotadores chilenos;
  - v. Asegurar que el explotador chileno, cuando explotador secundario, tenga procedimientos actualizados para garantizar el adecuado flujo de información para el explotador primario con respecto a los aspectos de aeronavegabilidad continua;
- NOTA: Los aspectos de la aeronavegabilidad continua implican, por ejemplo, llevar a cabo tareas de mantenimiento, reemplazo de componentes, así como todos los datos para el monitoreo necesario y análisis de tendencias;*
- vi. Mantener actualizada, validada y pública lista con la descripción de las aeronaves que sean objeto de contratos de intercambio entre explotadores chilenos y brasileños, contenido fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, número de serie y duración del contrato de intercambio entre explotadores;
  - vii. Ejercer las acciones de inspección y supervisión continua del explotador chileno con respecto a las aeronaves operadas, cuyo Explotador Primario es brasileño. En ese sentido, la DGAC, como autoridad del Estado del Explotador Secundario, podrá:
    - a. Efectuar las inspecciones que considere necesarias para verificar si se mantienen permanentemente las condiciones generales de aeronavegabilidad de la aeronave;
    - b. Efectuar la inspección de los registros de mantenimiento;

c. Verificar que el Explotador transmite adecuadamente las informaciones sobre dificultades en servicio, tales como fallas, mal funcionamientos, defectos y otras ocurrencias que pueden causar efectos adversos a la aeronavegabilidad continua de la aeronave, a la DGAC, a la autoridad del Estado de Matrícula, a la autoridad del Estado del Explotador Primario y al Explotador Primario brasileño, dentro del plazo previsto en la normativa chilena;

d. Verificar que los procedimientos para la aplicación de modificaciones o reparaciones en aeronaves figuren en el MCM del explotador bajo su jurisdicción y se apliquen permanentemente;

*NOTA: Grandes modificaciones y grandes reparaciones deben ser aprobadas por el Estado de Matrícula de la aeronave. Ambas Partes deben ser informadas de las grandes modificaciones y grandes reparaciones que sufren las aeronaves incluidas en los contratos de intercambio, para que sean validados;*

e. Verificar si los arreglos de mantenimiento de línea fuera de la base principal de mantenimiento están en concordancia con los procedimientos contenidos en el MCM del explotador bajo su jurisdicción;

f. Verificar si las estaciones de línea están preparadas para atender la aeronave del contrato de intercambio, sea con relación a la atención de suelo, sea con relación a los servicios de mantenimiento;

g. Verificar que, en caso de contratación de organizaciones de mantenimiento tercerizadas, los explotadores tengan procedimientos en el MCM para garantizar el uso de organizaciones que poseen las autorizaciones y certificaciones requeridas por el Estado de Matrícula de la aeronave;

h. Verificar si el uso de la Lista de Equipo Mínimo - MEL - está de acuerdo con los procedimientos y responsabilidades establecidos en el Manual de Operaciones y en el MCM de los explotadores involucrados en el contrato de intercambio;

i. Verificar la conformidad de la aeronave con su certificación tipo;

j. Verificar el cumplimiento de las Directrices de Aeronavegabilidad y otras instrucciones de aeronavegabilidad continuada obligatorias aplicables;

k. Verificar que eventuales diferencias de configuración entre las aeronaves intercambiadas y las demás aeronaves de la flota del explotador chileno están siendo

debidamente tratadas por el Explotador Secundario, a través del desarrollo de procedimientos y de entrenamiento de personal;

I. Inspeccionar los procedimientos de transferencia de control operacional en los puntos de intercambio; y

m. Verificar a través de las actividades de vigilancia, que las empresas chilenas, cuando operan aeronaves registradas en Brasil, realizan sus operaciones de acuerdo con el Reglamento Aeronáutico (DAR) 06 Vol. II, con su Certificado de Operador Aéreo y con sus Especificaciones de Operación emitidas por la DGAC.

## **ARTÍCULO SEXTO**

### **Operación de las Aeronaves Intercambiadas**

1. La aeronave intercambiada deberá ser operada de acuerdo con las autorizaciones y limitaciones específicas, listadas en las Especificaciones de Operación de cada explotador, en los períodos de tiempo en que esté bajo su control operacional. Son autorizaciones y limitaciones que deben respetar las autorizaciones del explotador ejerciendo el control operacional de la aeronave, entre otras:

- i. métodos para establecer altitudes mínimas de vuelo;
- ii. métodos para determinar los mínimos operacionales de aeródromos;
- iii. tiempos de vuelo, jornada de trabajo, reposos y holguras de aeronautas;
- iv. limitaciones y autorizaciones para la operación ETOPS;
- v. lista de equipo mínimo (MEL) de aeronave;
- vi. limitaciones y autorizaciones para operaciones PBN;
- vii. limitaciones y autorizaciones para operaciones NAT-HLA;
- viii. limitaciones y autorizaciones para operaciones ILS CAT II / III;
- ix. limitaciones y autorizaciones para operaciones de Deshielo / Antihielo;
- x. limitaciones y autorizaciones para operaciones en Terreno Deshabitado y Selva, Grandes Extensiones de Agua;
- xi. limitaciones y autorizaciones para operaciones RVSM;
- xii. procedimientos para la utilización de EFB;

- xiii. procedimientos para la autorización de uso de PED;
  - xiv. procedimientos para el uso de datos electrónicos de navegación;
  - xv. entrenamiento y procedimientos para el transporte de artículos peligrosos;
  - xvi. calificaciones de áreas y rutas para pilotos en comando; y
  - xvii. uso de FSTD y / u otros dispositivos de entrenamiento aprobados.
2. El control operacional incluye la responsabilidad sobre funciones operacionales que involucran la aeronavegabilidad de la aeronave, el desempeño de su mantenimiento y la atención en suelo.
3. El control operacional de la aeronave presupone la utilización de tripulación propia (todos los tripulantes de vuelo y de cabina) durante los períodos en que el explotador esté ejerciendo control operacional sobre la aeronave.
4. El explotador de la aeronave en régimen de intercambio deberá mantener a bordo el registro de la misma y su Certificado de Operador Aéreo expedido por la autoridad de aviación civil competente.

## **ARTÍCULO SEPTIMO**

### **Limitación de la flota**

1. Las autoridades podrán establecer en sus reglamentos internos el límite superior de aeronaves bajo el régimen de intercambio e informarán a la otra Parte del límite fijo.

## **ARTÍCULO OCTAVO**

### **Coordinación**

1. Las Partes garantizarán el intercambio mutuo de información pertinente sobre las aeronaves.
2. Se podrán realizar reuniones técnicas entre la DGAC y la ANAC para analizar cuestiones relacionadas con la operación y la aeronavegabilidad derivadas de las inspecciones efectuadas por sus respectivos inspectores. Con el fin de intensificar la seguridad operacional, tales reuniones tendrán por objeto resolver las discrepancias encontradas en estas inspecciones y garantizar que todos los participantes estén plenamente informados sobre las operaciones efectuadas.

3. Se permitirá a las Partes acceso recíproco a la documentación de cada autoridad relativa a los explotadores aéreos que operan las aeronaves intercambiadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones relativas al control de seguridad operacional consagradas en el presente Convenio de Cooperación Técnica.

4. Si tiene razones para creer que alguno de los explotadores involucrados en el contrato de intercambio no está en conformidad con las disposiciones de este Convenio de Cooperación Técnica, la Parte a él vinculada podrá ser accionada por la otra para investigar el asunto.

5. Las oficinas responsables de la coordinación y gestión de las cuestiones cubiertas en el presente Convenio de Cooperación Técnica, ante las cuales deberán presentarse las solicitudes relacionadas con el mismo son:

i. Por la 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](http://www.anac.gov.br)

ii. Por la DGAC:

Dirección General de Aeronáutica Civil  
Departamento Seguridad Operacional  
Miguel Claro 1314  
Piso 2  
Providencia  
Santiago, RM.  
Chile

## **ARTÍCULO NOVENO**

### **Consultas y Enmiendas**

1. Las autoridades de aviación civil de ambas Partes mantendrán consultas periódicas, procurando mantener una estrecha cooperación, a fin de asegurar la ejecución y aplicación de las disposiciones del presente Convenio de Cooperación Técnica.
2. Cualquier Parte podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la implementación, interpretación, aplicación o modificación del presente Convenio de Cooperación Técnica o su cumplimiento. Estas consultas se iniciarán en un plazo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, salvo acuerdo en contrario.
3. Enmiendas al Convenio de Cooperación Técnica ya sus anexos pueden ser hechas por acuerdo directo entre las Partes y entrar en vigor después de haber sido firmadas por las mismas.

## **ARTÍCULO DÉCIMO**

### **Terminación**

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra por escrito de la intención de dejar sin efecto este Convenio de Cooperación Técnica. En este caso, se entiende que los efectos del acuerdo se extinguen 30 (treinta) días después de que la otra Parte reciba la notificación en cuestión, a menos que, por mutuo acuerdo, las Partes Contratantes acuerden la expiración antes de ese plazo.
2. Este Convenio de Cooperación Técnica tiene su vigencia condicionada a la ratificación del Convenio de Chicago y sus Anexos por las Partes, pudiendo, por lo tanto, ser automáticamente revocado, si una de ellas deja de ser signataria.

## **ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO**

### **Notificación**

1. Las autoridades de aviación civil de los Estados en que las aeronaves objeto de contratos de intercambio entre explotadores brasileños y chilenos realicen operaciones deberán ser notificadas de los términos del presente Convenio de Cooperación Técnica.



## **ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO**

### **Entrada en vigor y ejemplares**

1. El presente Convenio de Cooperación Técnica será efectivo a partir de la fecha de la firma por ambas Partes.
2. El presente Convenio, al hacerse efectivo, revoca automáticamente su versión anterior, firmada el 26 de noviembre de 2010. Explotadores aéreos que tienen contratos de intercambio de aeronaves establecidos en base a la versión anterior del Convenio de Cooperación Técnica tendrán un período de 6 (seis) meses, contados a partir de la fecha de entrada en vigor de este Convenio, para la adecuación de los respectivos contratos, de sus flotas y de sus procedimientos, de acuerdo con lo establecido en este Convenio.
3. El presente Convenio de Cooperación Técnica se firmó en dos vías idénticas, en español y portugués, siendo ambos textos auténticos, quedando un ejemplar en poder de cada Parte.
4. La Dirección General de la DGAC, representada por el Director General Víctor Villalobos Collao, y la Dirección Colegiata de la ANAC, representada por el Director Presidente Juliano Alcântara Noman, acordaron el presente Convenio de Cooperación Técnica para el desarrollo de contratos de intercambio de aeronaves entre compañías aéreas de ambas Partes.

Victor Orlando  
Villalobos Collao

Firmado digitalmente  
por Victor Orlando  
Villalobos Collao  
Fecha: 2020.09.14  
08:15:52 -03'00'

Por la Dirección General de Aeronáutica Civil

– DGAC Chile

**Víctor Villalobos Collao**

Director General

Firmado en .Santiago de Chile.

Fecha: .11/SEP/2020.

Por la Agencia Nacional de Aviación Civil –

ANAC Brasil

**Juliano Alcântara Noman**

Director Presidente

Firmado en Brasilia, Brasil.

Fecha: 11./SEP/2020.

*Juliano Noman* EM 06/01/2020

EM 06/01/2020