Único exemplar

8.3.1.6-28

COLEÇÃO DE ATOS INTERNACIONAIS

N.º 343

BRASIL - CHILE

ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
SERVIÇO DE PUBLICAÇÕES

Depart. de Imp. Nacional —

COLEÇÃO DE ATOS INTERNACIONAIS

N.º 343

BRASIL - CHILE

ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS

Assinado no Rio de Janeiro, a 4 de julho de 1947.

Aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 20, de 25 de março de 1952.

Tróca de Instrumentos de ratificação, em Santiago, a 28 de agôsto de 1952.

Promulgado pelo Decreto n.º 31.536, de 3 de outubro de 1952.

Publicado no "Diário Oficial" de 10 de outubro de 1952.

DIVISÃO DE ATOS, CONGRESSOS E CONFERÊNCIAS INTERNACIONAIS

ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPÚBLICA DO CHILE

O Govêrno da República dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno da República do Chile, considerando:

que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial são de importância cada vez mais relevante;

que êsse meio de transporte, pelas suas características essenciais permitindo ligações rápidas, proporciona melhor aproximação entre as nações;

que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interêsses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

que é sua aspiração chegar a um convênio geral multilateral que venha a reger tôdas as nações em matéria de transporte aéreo internacional;

que, enquanto não fôr celebrado êsse convênio geral multilateral, de que ambos sejam Partes, torna-se necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreos regulares entre os dosi países, designarão, para êsse efeito, seus Plenipotenciários, a saber:

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Sua Excelência o Senhor Embaixador Raul Fernandes, Ministro de Estado das Relações Exteriores; e

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República do Chile, Sua Excelência o Senhor Doutor Raul Juliet Gomez, Ministro das Relações Exteriores;

os quais, depois de haverem trocado seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, acordaram nas disposições seguintes:

ARTIGO I

As Partes Contratantes concedem-se recìprocamente os direiots especificados no Anexo ao presente Acôrdo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares no mesmo descritos, doravante referidos como "serviços convencionados".

ARTIGO II

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data posterior, a critério da Parte Contratante à qual os direitos são concedidos, mas não antes que:

a) A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma emprêsa ou emprêsas aéreos de sua nacionalidade para a rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à emprêsa ou emprêsas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo 2.º dêste artigo e as do artigo VI.

2. As emprêsas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de emprêsas aéreas comerciais.

ARTIGO III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras facilidades não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos nesse território, a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante quer diretamente por uma emprêsa aérea por esta designada, quer por conta de tal emprêsa e destinados ùnicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às emprêsas nacionais ou às

emprêsas da nação mais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção ou outros direitos e encargos nacionais.

3. Os combustíveis, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto nas aeronaves e utilizados na expolração dos serviços convencionados, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves em vôo naquele território.

ARTIGO IV

Os certificados de navegabilidade, as cartas de habilitação e as licenças concedidos ou validados por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes reservam-se entretanto o direito de não reconhecer, com relação ao sobrevôo de seu território, cartas e licenças concedidas a seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por um terceiro Estado.

ARTIGO V

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada ou saída de seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou relativas à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território, serão aplicados às aeronaves da emprêsa ou emprêsas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulações ou cargas de aeronaves, como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulantes e carga das aeronaves empregadas nos serviços convencionados.

ARTIGO VI

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma emprêsa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença quando não ficar provado que uma parte substancial da propriedade e o contrôle efetivo da referida emprêsa estejam em mãos de nacionais da

outra Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa emprêsa aérea, das leis e regulamentos referidos no artigo V supra, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com êste Acôrdo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, exceptuados os casos de adestramento de pessoal navegante.

ARTIGO VII

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os têrmos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no artigo VI poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta ser iniciada dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor, desde que satisfeitas as exigências previstas na legislação de cada Parte Contratante, sejam trocadas as notificações devidas por via diplomática.

ARTIGO VIII

As divergências entre as Partes Contratantes, relativas à interpretação ou aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo, que não estiverem sujeitas às normas prescritas no capítulo XVIII da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 dias de dezembro de 1944, e não puderam ser resolvidas por meio de consulta deverão ser submetidas a arbitragem pela Organização de Aviação Civil Internacional ou por outro órgão escolhido de comum acôrdo pelas mesmas Partes Contratantes.

ARTIGO IX

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra de seu desejo de rescindir êste Acôrdo. A notificação será simultâneamente comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, êste Acôrdo deixará de vigorar seis (6) meses depois da data de seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se fôr retirada por acôrdo antes de expirar aquele prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á

recebida quatorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO X

Ao entrar em vigor uma Convenção multilateral de aviação que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes, o presente Acôrdo e seu Anexo deverão ser revistos de modo a que suas disposições se conciliem com as da referida Convenção.

ARTIGO XI

O presente Acôrdo e todos os contratos relativos ao mesmo, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XII

Para o fim de aplicação do presente Acôrdo e de seu Anexo:

a) A expressão "autoridades aeronáuticas" significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da República do Chile, La Dirección de Aeronáutica, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções atualmente pelos mesmos exercidas;

b) a expressão "emprêsa aérea designada" significará qualquer emprêsa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação por escrito às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante segundo o disposto no artigo II do presente Acôrdo;

c) as definições dos parágrafos *a*, *b* e *d* do artigo 96 da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, mencionada supra, aplicar-se-ão ao presente Acôrdo.

ARTIGO XIII

O presente Acôrdo será ratificado em conformidade com as disposições constitucionais de cada Parte Contratante, e entrará em vigor a partir do dia da troca das ratificações, o que deverá ter lugar o mais breve possível.

Ambas as Partes Contratantes procurarão tornar efetivas as disposições do presente Acôrdo no limite de suas atribuições administrativas trinta (30) dias após a data da sua assinatura.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima mencionados, assinam o presente Acôrdo, em dois exemplares, do mesmo teor, em idiomas português e espanhol, apondo seus respectivos selos, no Rio de Janeiro, aos quatro dias do mês de julho de mil novecentos e quarenta e sete.

RAUL FERNANDES.

Raul Juliet Gomez.

ANEXO

I

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil concede ao Govêrno da República do Chile o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I anexo.

II

O Govêrno da República do Chile concede ao Govêrno dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

III

A emprêsa ou emprêsas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes nos têrmos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comreciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional bem como de direito de embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros.

IV

a) Um tratamento justo e equitativo deverá ser assegurado às emprêsas aéreas designadas das duas Partes Contratantes para que possam gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

b) A capacidade de transporte oferecida pelas emprêsas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfico.

c) As emprêsas aéreas designadas pelas Partes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou seções comuns duma rota, os seus interêsses mútuos, a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convencionados terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfico entre o país a que pertence a emprêsa e o país a que se destina o tráfico.

e) O direito de uma emprêsa aérea designada de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas duas Partes Contratantes, de modo que a capacidade seja adaptada:

1.ª) à procura de tráfico entre o país de origem e os países de destino,

2.ª às exigências decorrentes da exploração dos serviços convencionados,

3.ª à procura de tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitados os interêsses dos serviços locais e regionais.

V

As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas, a fim de verificar se os princípios enunciados neste Anexo estão sendo observados pelas emprêsas aéreas designadas pelas Partes Contratantes.

VI

a) As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, tomadas em consideração todos os fatores relevantes e, em particular, o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras emprêsas e as características de cada serviço, tais como velocidade e confôrto.

b) As tarifas a cobrar pelas emprêsas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, entre pontos no território chileno e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros anexos, serão submetidas à aprovação prévia das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes para que entrem em vigor. A tarifa proposta deverá ser apresentada trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo

êsse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) As emprêsas das Partes Contratantes entender-se-ão sôbre as tarifas para passageiros e cargas a aplicar nas seções comuns de suas linhas, com conhecimento das respectivas autoridades aeronáuticas, após consulta, se fôr caso disso, às emprêsas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

d) As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.) serão tomadas em consideração para a fixação das tarifas.

e) No caso de não poderem as emprêsas chegar a acôrdo sôbre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar à solução satisfatória.

Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no Artigo VIII do Acôrdo.

VII

Quaisquer modificações das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão considerados como alteração do anexo. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades, considerados os princípios enunciados no presente Anexo, julgarem que os interêsses de suas emprêsas aéreas nacionais são prejudicados pelas emprêsas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acôrdo satisfatório.

VIII

Cada Parte Contratante notificará a outra do propósito por parte de alguma das emprêsas aéreas designadas de suspender serviços até um ponto ou entre diferentes pontos, dentro do território da outra Parte Contratante, a fim de que esta possa pedir consulta sôbre a suspensão proposta no caso de considerá-la prejudicial aos seus interêsses.

IX

Depois de entrar em vigor o presente Acôrdo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas emprêsas aéreas designadas para explorar os serviços convencionados ou parte dos referidos serviços. Esta troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos.

QUADRO I

ROTAS CHILENAS PARA E ATRAVÉS O TERRITÓRIO BRASILEIRO

A — Do Chile para o Rio de Janeiro segundo pontos intermediários acordados oportunamente pelas autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

B — Do Chile para a Europa através pontos intermediários brasileiros acordados oportunamente pelas autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

QUADRO II

ROTAS BRASILEIRAS PARA O CHILE

Do Brasil para Santiago segundo pontos intermediários a serem acordados oportunamente pelas autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LA REPÚBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL Y LA REPÚBLICA DE CHILE

El Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil y el Gobierno de la República de Chile, considerando:

que las posibilidades siempre crecientes de la aeronavegación comercial son de importancia cada vez más considerable;

que este medio de transporte, por sus características especiales, permite rápidas y estables comunicaciones y facilita la mayor aproximación entre los pueblos;

que es conveniente organizar segura y ordenadamente los servicios aéreos internacionales regulares, sin perjuicio de los intereses nacionales y regionales, teniendo en vista el desarrollo de la cooperación internacional en el campo del transporte aéreo;

que es su aspiración llegar a um convenio multilateral general que rija a todas las naciones en materia de transporte aéreo internacional;

que mientras queda concertado este convenio general multilateral del cual ambos Gobiernos se hayan hecho parte, se hace necesario la celebración de un Acuerdo destinado a asegurar comunicaciones aéreas regulares entre los dos países; han designado para este efecto, sus Plenipotenciários a saber:

El Excelentíssimo Señor Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, Su Excelência el Señor Embajador Raul Fernandes, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores; y

El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Chile, Su Excelencia el Señor Doctor Raul Juliet Gomez, Ministro de Relaciones Exteriores;

Los cuales, despueés de haberse cambiado sus Plenos Poderes, hallados en buena y devida forma, convinieron en las seguientes disposiciones;

ARTÍCULO I

Las Partes Contratantes se otorgan mutuamente los derechos que se enpecifican en el Anexo del presente Acuerdo, con el objeto de establecer los servicios aéreos internacionales regulares que en dicho Anexo se indican, en adelante llamados "servicios acordados".

ARTÍCULO II

1. Cualquiera de los servicios acordados podrá comenzar sus operaciones inmediatamente o en fecha posterior a juicio de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, pero no antes que:

a) La Parte Contratante a la cual dichos derechos hayan sido concedidos haya designado una empresa o empresas aéreas de su nacionalidad para la ruta o rutas especificadas;

b) La Parte Contratante que concede los derechos haya dado el permiso de funcionamento a la empresa o empresas aéreas en cuestión, lo que hará sin demora, sujeto a las disposiciones del párrafo n.º 2 de este Artículo y las del Artículo VI.

2. Las empresas aéreas designadas podrán ser llamadas a probar, ante las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede los derechos, que se encuentran en condiciones de cumplir los requisitos prescritos en las leyes y reglamentos que esas autoridades aplican normalmente al funcionamento de empresas aéreas comerciales.

ARTÍCULO III

A fin de impedir prácticas discriminatorias y de respetar el principio de igualdad de tratamiento:

1. Las cargas que una de las Partes Contratantes imponga o permita que se impongan a una empresa o a empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante para el uso de aeropuertos y otras instalaciones no serán superiores a las que paguen por el uso de tales aeropuertos e instalaciones sus aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares.

2. El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes o puestos en ese territorio a bordo de las aeronaves de la otra Parte Contratante, sea directamente por una empresa aérea por esta designada, sea por cuenta de tal empresa, y destinados al uso exclusivo de sus aeronaves, recibirán el mismo tratamiento otorgado a las empresas nacionales o a las empresas de la nación más favorecida, en lo que se refiere a derechos de aduana, derechos de inspección u otros impuestos nacionales o cargas.

3. El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto, equipo regular y materiales de aviación, retenidos en las aeronaves y utilizados en la explotación de los servicios acordados, estarán en el territorio de la otra Parte Contratante exntos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros gravámenes o cargas similares, aun cuando tales abastecimientos sean utilizados por dichas aeronaves durante el vuelo sobre dicho territorio.

ARTÍCULO IV

Los certificados de navegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o validados por una de las Partes Contratantes y aun vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de exploración de los servicios acordados. Las Partes Contratantes se reservan, sin embargo, el derecho de no reconocer, cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

ARTÍCULO V

1. Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentram dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes sobre entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, tales como las disposiciones relativas a la entrada, despacho, immigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación y carga de las aeronaves dedicadas a los servicios acordados.

ARTÍCULO VI

Las Partes Contratantes se reservan el derecho de negar un permiso de funcionamento a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o de revocar tal permiso cuando no quedare

probado que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de tal empresa aérea estén en manos de nacionales de la otra Parte Contratante; o en caso de inobservancia por esa empresa aérea de las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo V o de las condiciones bajo las cuales se han concedido los derechos de conformidad con el presente Acuerdo y su Anexo; o cuando las aeronaves en explotación no sean equipadas por nacionales de origen de la Parte Contratante, exceptuados los casos de adiestramiento del personal navegante.

ARTÍCULO VII

En caso que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar los términos del Anexo al presente Acuerdo o usar de la faculdad prevista en el Artículo VI, podrá pedir la consulta entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo iniciarse dicha consulta dentro de un plazo de sesenta dias a contar de la fecha de la notificación.

Cuando las referidas autoridades concuerden en modificar el Anexo, dichas modificaciones entrarán en vigencia desde que cumplidas las exigencias previstas en la legislación de cada Parte Contratante, se haga el canje de las notificaciones debidas por via diplomatica.

ARTÍCULO VIII

Las divergencias entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo, que no estuvieren sujetas a las normas prescritas en el Capítulo XVIII de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago, el 7 de Diciembre de 1944, y que no pudieren ser resultas por medio de consulta, serán sometidas al arbitraje de la Organización de Aviación Civil Internacional o de otro organismo designado de común acuerdo por las mismas Partes Contratantes.

ARTÍCULO IX

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento, notificar a la otra de su deseo de dar por terminado el presente Acuerdo. La notificación será simultaneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejerá de regir seis (6) meses después de la fecha de su recibo por la otra Parte Contratante, salvo que

fuere retirada de común acuerdo antes de expirar este plazo. Si no se acusare recibo de la notificación por la Parte Contratante a la cual fué dirigida, se entendrá recibida catorce dias después de haberlo sido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO X

Si entrare en vigencia una Convención multilateral de Aviación, ratificada por ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo y su Anexo serán modificados de tal manera que sus disposiciones se conforme a aquelas de la Convención en referencia.

ARTÍCULO XI

El presente Acuerdo y todos los actos relativos al mismo, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO XII

Para los fines de la aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo:

a) la expresión "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de los Estados Unidos del Brasil, el Ministro de Aeronáutica; y en el caso de la República de Chile, la Dirección de Aeronáutica; o en ambos casos, cualquiera persona u organismo que esté autorizado para ejercer las funciones por los mismos ejercidas;

b) la expresión "empresa aérea designada" significará cualquiera empresa que una de las Partes Contratantes haya elegido para explotar los servicios acordados y a cuyo respecto hubiere sido hecha una comunicación por escrito a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante, según las disposiciones del Artículo II del presente Acuerdo;

c) las definiciones de los párrafos *a*, *b* y *d* del Artículo 96 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, mencionada más arriba, se aplicarán al presente Acuerdo.

ARTÍCULO XIII

El presente Acuerdo será ratificado de conformidad con las disposiciones constitucionales de cada Parte Contratante, y entrará en vigência desde la fecha del canje de ratificaciones, el que deberá realizarse lo antes posible.

Ambas Partes Contratantes procuraran hacer efectivas las disposiciones del presente Acuerdo dentro de sus respectivas facultades administrativas, treinta dias después de la fecha de su firma.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios arriba nombrados, firman el presente Convenio, en dos ejemplares de un mismo tenor, en idiomas portugués y castellano, y ponen sus respectivos sellos, en Río de Janeiro, a los cuatro días del mes de Julio del año de mil novecientos cuarenta y siete.

RAUL FERNANDES.

Raul Juliet Gomez.

ANEXO

I

El Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil concede al Gobierno de la República de Chile el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por este designadas, servicios aéreos en las rutas especificadas en la Tabla I anexa.

II

El Gobierno de la República de Chile concede al Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por este designadas, servicios aéreos en las rutas especificadas en la Tabla II anexa.

III

La empresa o empresas de transporte aéreo designadas por las Partes Contratantes en los términos del Acuerdo y del presente Anexo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, en cada una de las rutas descritas en las Tablas anexas, del derecho de tránsito y de escala para fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia en los puntos enumerados en las Tablas mencionadas.

IV

a) Deberá asegurarse a las empresas aéreas designadas por las dos Partes Contratantes un tratamiento justo y equitativo para que puedan gozar de igual oportunidad en la explotación de los servicios acordados.

b) La capacidad de transporte ofrecida por las empresas aéreas de las dos Partes Contratantes deberá mantener una estrecha relación con las necesidades del tráfico.

c) Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, cuando exploten rutas o secciones comunes de una ruta, sus recíprocos intereses a fin de no afectar indebidamente sus respectivos servicios.

d) Los servicios acordados tendrán por objeto principal ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país a que pertence la empresa y el país de destinación de ese tráfico.

e) El derecho de una empresa aérea designada de embarcar o desembarcar en los puntos y rutas especificados, tráfico internacional con destino a, o proveniente de terceros países, se regirá de acuerdo con los principios generales de un desarrollo ordenado del transporte aéreo acepatados por las dos Partes Contratantes, de modo que la capacidad esté relacionada con:

1.ª) las necesidades del tráfico entre el país de orígen y los países de destino,

2.ª) las necesidades inherentes a la explotación de los servicios acordados,

3.ª) las necesidades del tráfico de la zona a través de la cual pasa la línea aérea, respetados los intereses de los servicios locales y regionales.

V

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán a pedido de una de ellas con el fin de verificar si los principios enunciados en este Anexo se están cumpliendo por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes.

VI

a) Las tarifas deberán ser razonables, y se fijarán teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, y en particular, el costo de explotación, utilidades equitativas, las tarifas cobradas por las otras empresas y las características de cada servicio, tales como velocidad y confort.

b) Las tarifas que hebrán de cobrar las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, entre puntos del territorio chileno y puntos del territorio brasileño, mencionados en las Tablas anexas, para que entren en vigor, serán sometidas a la aprobación previa de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. La tarifa propuesta deberá ser presentada treinta (30) días, a lo menos, antes de la fecha prevista para su

vigencia, pudiendo ese período ser reducido, en casos especiales, si así fuere acordado por las mencionadas autoridades aeronáuticas.

c) Las empresas de las Partes Contratantes se pondrán de acuerdo sobre las tarifas para pasajeros y carga que deberán regir en las secciones comunes de sus líneas, con conocimiento de las autoridades aeronáuticas respectivas, previa consulta, si tal fuere el caso, a las empresas de terceros países que exploten los mismos recorridos, en todo o en parte.

d) Las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.) serán tomadas en consideración para la fijación de las tarifas.

e) En caso que las empresas no pudieren llegar a un acuerdo sobre las tarifas por fijar, las autoridades aeronáuticas competentes de las dos Partes Contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria.

En último caso se procederá en conformidad con el dispuesto en el Artículo VIII de este Acuerdo.

VII

Cualesquiera modificaciones de las rutas aéreas mencionadas en las Tablas anexas, exceptuadas las que cambien los puntos servidos en el territorio de la otra Parte Contratante, no serán consideradas como modificaciones al Anexo. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a hacer todos los cambios quedando entendido que se dará aviso, sin retardo, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades, considerados los principios enunciados en el presente anexo, estimaren que los intereses de sus empresas aéreas nacionales se perjudicaren por las empresas de la otra Parte Contratante, por el hecho de que ya esté asegurado el tráfico entre su proprio territorio y la nueva escala en tercer país, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán con el fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

VIII

Cada Parte Contratante notificará a la otra el propósito por parte de alguna de las empresas aéreas designadas de suspender servicios hacia un punto o entre diferentes puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante, a fin de que esta pueda

pedir consulta sobre la suspención propuesta en el caso de considerarla perjudicial a sus intereses.

IX

Una vez en vigencia el presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse mutuamente, tan pronto como sea posible, las informaciones relativas a las autorizaciones concedidas a las respectivas empresas aéreas designadas para explotar los servicios acordados o parte de los referidos servicios. Ese cambio de informaciones incluirá, especialmente, la cópia de las autorizaciones concedidas, acompañadas de las eventuales modificaciones, así como de los anexos respectivos.

TABELA I

RUTAS CHILEÑAS HACIA Ó A TRAVÉS DEL TERRITORIO BRASILEÑO

A — Desde Chile a Río de Janeiro vía puntos intermedios convenidos oportunamente por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

B — Desde Chile hacia Europa a través de puntos intermedios en territorio brasileño convenidos oportunamente por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

TABELA II

RUTAS BRASILEÑAS PARA EL CHILE

Del Brasil hasta Santiago vía puntos intermedios que serán convenidos oportunamente pelas autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

ANEXO AO ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE O BRASIL E O CHILE

DE/31/588.(32)

Em 4 de julho de 1947.

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de confirmar com a presente que, no decurso das negociações que terminaram com a assinatura do Acôrdo sôbre Transportes Aéreos entre nossos dois países, em data de hoje, foram debatidos alguns tópicos cuja inclusão no texto não foi julgada oportuna embora tenham sido apreciados os pontos de vista recíprocos como indicadores de uma possível solução de caráter geral em futuras conferências.

2. Êsses pontos, ora consignados, são:

a) Definição de "serviço aéreo internacional regular" que, segundo os representantes chilenos, "deverá entender-se com aquele serviço aéreo internacional executado com freqüência uniforme e segundo horários e rotas pré-estabelecidos".

b) Definição de "tráfico local e regional" que, segundo o conceito chileno, "deverá entender-se como o que se realiza entre países vizinhos e contíguos".

3. Quanto à mudança de bitola ou "transbordo", a Delegação brasileira apresentou a seguinte redação da cláusula respectiva:

a) Para os fins da presente Seção, a expressão "mudança de bitola" em uma escala determinada significa que, além, dêsse ponto, o tráfico é assegurado na rota considerada pela mesma emprêsa aérea com uma aeronave diferente da que fôra utilizada na mesma rota antes da escala referida.

b) A mudança de bitola que se justifique por motivos de economia de exploração será permitida em qualquer ponto do território das duas Partes Contratantes mencionados nos Quadros anexos.

c)A mudança de bitola não será permitida, entretanto, no território de uma ou outra das Partes Contratantes caso a mesma venha a alterar as características de exploração dos serviços considerados; ou caso seja incompatível com os princípios enunciados no presnete Acôrdo e seu Anexo e, especialmente, com a Seção IV do mesmo Anexo.

d) Em particular, nos serviços provenientes do país de matrícula das aeronaves, a partida das aeronaves utilizadas após a mudança de bitola só deverá realizar-se em conexão com a chegada das aeronaves utilizadas até o ponto de mudança; igualmente, a capacidade da aeronave utilizada após a mudança de bitola será determinada em função do tráfico que chegar ao ponto de mudança com destino além dêste.

e) Quando houver disponibilidade de uma certa capacidade na aeronave utilizada após uma mudança de bitola, efetuada de acôrdo com as disposições da alínea *d* supra, essa capacidade poderá ser atribuída, em ambos os sentidos, ao tráfico internacional proveniente de ou destinado ao território no qual se realizou a mudança.

4. Os ítens *b* e c acima contêm as disposições do texto chileno sôbre o assunto.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.

Em nome do Ministro de Estado — *Hildebrando Accioly*, Secretário Geral.

A Sua Excelencia o Senhor Dom Emilio Edwards Bello, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Chile.

EMBAJADA DE CHILE

N.º 613/80.

Rio de Janeiro, 4 de Julio de 1947.

Señor Ministro:

Tengo el honor de confirmar por medio de la presente que, el curso de las negociaciones que determinaron la firma del Acuerdo Sobre Transportes Aéreos entre nuestros dos países, de fecha de hoy, fueron discutidos algunos tópicos cuya inclusión en el texto no fué juzgada oportuna aunque hayan sido considerados los puntos de vista recíprocos, como indicadores de una posible solución de carácter general en futuras conferencias.

2. Estos puntos se consignan a continuación, a saber:

a) Definición de "servició aéreo internacional regular" que, según los representantes chilenos" deberá entenderse como aquel servicio aéreo internacional ejecutado con frecuencia uniforme y según horarios y rutas pre-establecidas".

b) Definición de "tráfico local y regional" que, según el concepto chileno, "deberá entenderse como el que se realiza entre países vecinos y contiguos".

3. En cuanto al tranbordo de carga o "mudança de bitola" la Delegación brasileña presentó la siguiente redacción de la cláusula respectiva:

a) Para los fines del presente párrafo la expresión "transbordo" en una escala determinada significa que más allá de este punto, el tráfico está asegurado en la ruta considerada por la misma empresa aérea con una aeronave diferente de la que fué utilizada en la misma ruta antes de la escala referida.

b) El transbordo que se justifique por motivos de economia de esplotación será permitido en cualquier punto del territorio de las dos Partes Contratantes mencionados en los cuadros anexos.

c) El transbordo no será permitido, entre tanto, en el territorio de una u otra de las Partes Contratantes en el caso de que

la misma venga a alterar las características de explotación de los servicios establecidos; o en el caso que sea incompatible con los principios enunciados en el presente Acuerdo y su anexo y, especialmente, el párrafo IV del mismo anexo.

d) En particular en los servicios procedentes del país de matrícula de las aeronaves, la partida de las aeronaves utilizadas después del transbordo sólo deberá realizarse en combinación con la llegada de las aeronaves utilizadas hasta el punto de transbordo; igualmente, la capacidad de la aeronave utilizada después del transbordo será determinada en relación al tráfico que llega al punto de transbordo con destino más alejado de éste.

e) Cuando exista disponibilidad de una cierta capacidad in la aeronave utilizada después de un transbordo, efectuada de acuerdo con las disposiciones del acápite *d*), anterior, esa capacidad podrá ser atribuída, en ambos sentidos, el tráfico internacional procedente de o destinado al territorio en el cual se realizó el transbordo.

4. Los anteriores ítens *b*) y c) contienen las disposiciones del texto chileno sobre la materia.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración. — *Emilio Edwards Bello*.

Al Excmo. Señor Raul Fernandes,
Ministro de Relaciones Exteriores
de los Estados Unidos del Brasil,
Palacio de Itamaraty.

TRATADOS, CONVENCIONES Y ARREGLOS INTERNACIONALES DE CHILE

CHILE - BRASIL

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO

SUSCRITO EN RÍO DE JANEIRO EL
4 DE JULIO DE 1947.

SANTIAGO DE CHILE

1953

57530.—Imprenta Chile, Teatinos 760. Santiago.—4-III-1953

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO

Suscrito en Río de Janeiro, el 4 de julio de 1947.
Mensaje N.º 4672, de 29 de agosto de 1947.
Aprobación Legislativa el 27 de septiembre de 1950.
Canje de Ratificaciones efectuado en Santiago, el 28 de agosto de 1952.
Promulgación por Decreto N.º 458, de 25 de septiembre de 1952.
Publicado en el "Diario Oficial" de 10 de diciembre de 1952.

DEPARTAMENTO DIPLOMÁTICO

SECCIÓN TRATADOS Y LÍMITES

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil, considerando:

Que las posibilidades siempre crecientes de la aeronavegación comercial son de importancia cada vez más considerable;

Que este medio de transporte, por sus características especiales, permite rápidas y estables comunicaciones y facilita la mayor aproximación entre los pueblos;

Que es conveniente organizar segura y ordenadamente los servicios aéreos internacionales regulares, sin perjuicio de los intereses nacionales y regionales, teniendo en vista el desarrollo de la cooperación internacional en el campo del transporte aéreo;

Que es su aspiración llegar a un convenio multilateral general que rija a todas las naciones en materia de transporte aéreo internacional;

Que mientras queda concertado este convenio general multilateral del cual ambos Gobiernos se hayan hecho parte, se hace necesario la celebración de un Acuerdo destinado a asegurar comunicaciones aéreas regulares entre los dos países, han designado para este efecto, sus Plenipotenciarios, a saber:

El Excelentísimo señor Presidente de la República de Chile, Su Excelencia el señor Doctor Raúl Juliet Gómez, Ministro de Relaciones Exteriores; y

El Excelentísimo señor Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, Su Excelencia el señor Embajador Raúl Fernándes, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores;

Los cuales, después de haberse cambiado sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron en las siguientes disposiciones:

ARTÍCULO I

Las Partes Contratantes se otorgan mutuamente los derechos que se especifican en el Anexo del presente Acuerdo, con el objeto de establecer los servicios aéreos internacionales regulares que en dicho Anexo se indican, en adelante llamados "servicios acordados".

ARTÍCULO II

1.—Cualquiera de los servicios acordados podrá comenzar sus operaciones inmediatamente o en fecha posterior a juicio de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, pero no antes que:

a) La Parte Contratante a la cual dichos derechos hayan sido concedidos haya designado una empresa o empresas aéreas de su nacionalidad para la ruta o rutas especificadas;

b) La Parte Contratante que concede los derechos haya dado el permiso de funcionamiento a la empresa o empresas aéreas en cuestión, lo que hará sin demora, sujeto a las disposiciones del párrafo N.º 2 de este artículo y a las del Artículo VI.

2.—Las empresas aéreas designadas podrán ser llamadas a probar, ante las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede los derechos, que se encuentran en condiciones de cumplir los requisitos prescritos en las leyes y reglamentos que esas autoridades aplican normalmente al funcionamiento de empresas aéreas comerciales.

ARTÍCULO III

A fin de impedir prácticas discriminatorias y de respetar el principio de igualdad de tratamiento:

1.—Las cargas que una de las Partes Contratantes imponga o permita que se impongan a una empresa o a empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante para el uso de aeropuertos y otras instalaciones no serán superiores a las que paguen por el uso de tales aero-

puertos o instalaciones sus aeronaves nacionales que se dedican a servicios internacionales similares.

2.—El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes o puestos en ese territorio a bordo de las aeronaves de la otra Parte Contratante, sea directamente por una empresa aérea por ésta designada, sea por cuenta de tal empresa, y destinado al uso exclusivo de sus aeronaves, recibirán el mismo tratamiento otorgado a las empresas nacionales o a las empresas de la nación más favorecida, en lo que se refiere a derechos de aduana, derechos de inspección u otros impuestos nacionales o cargas.

3.—El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto, equipo regular y materiales de aviación, retenidos en las aeronaves y utilizados en la explotación de los servicios acordados, estarán en el territorio de la otra Parte Contratante exentos de derechos de aduana, derechos de inspección y otros gravámenes o cargas similares, aún cuando tales abastecimientos sean utilizados por dichas aeronaves durante el vuelo sobre dicho territorio.

ARTÍCULO IV

Los certificados de navegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos y validados por una de las Partes Contratantes y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de explotación de los servicios acordados. Las Partes Contratantes se reservan, sin embargo, el derecho de no reconocer, cuando se trate de vuelos

sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

ARTÍCULO V

1.—Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2.—Las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes sobre entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, tales como las disposiciones relativas a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación y carga de las aeronaves dedicadas a los servicios acordados.

ARTÍCULO VI

Las Partes Contratantes se reservan el derecho de negar un permiso de funcionamiento a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o de revocar tal permiso cuando no quedare probado que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de tal empresa aérea estén en manos de nacionales de la otra Parte Contratante; o en caso de inobservancia por esa empresa aérea de las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo V o de las con-

diciones bajo las cuales se han concedido los derechos de conformidad con el presente Acuerdo y su Anexo; o cuando las aeronaves en explotación no sean equipadas por nacionales de origen de la Parte Contratante, exceptuados los casos de adiestramiento del personal navegantes.

ARTÍCULO VII

En caso que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar los términos del Anexo al presente Acuerdo o usar de la facultad prevista en el Artículo VI, podrá pedir la consulta entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo iniciarse dicha consulta dentro de un plazo de sesenta días a contar de la fecha de la notificación.

Cuando las referidas autoridades concuerden en modificar el Anexo, dichas modificaciones entrarán en vigencia desde que cumplidas las exigencias previstas en la legislación de cada Parte Contratante, se haga el canje de las notificaciones debidas por vía diplomática.

ARTÍCULO VIII

Las divergencias entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo, que no estuvieren sujetas a las normas prescritas en el Capítulo XVIII de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, y que no pudieren ser resueltas por medio de consulta, serán sometidas al arbitraje de la Organización de Aviación Civil Internacional o de otro organismo designado de común acuerdo por las mismas Partes Contratantes.

ARTÍCULO IX

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento, notificar a la otra de su deseo de dar por terminado el presente Acuerdo. La notificación será simultáneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo dejará de regir seis meses después de la fecha de su recibo por la otra Parte Contratante, salvo que fuere retirada de común acuerdo antes de expirar este plazo. Si no se acusare recibo de la notificación por la otra Parte Contratante a la cual fué dirigida, se entenderá recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO X

Si entrare en vigencia una Convención multilateral de Aviación, ratificada por ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo y su Anexo serán modificados de tal manera que sus disposiciones se conformen a aquellas de la Convención en referencia.

ARTÍCULO XI

El presente Acuerdo y todos los actos relativos al mismo, serán registrados en la Organización de Avjación Civil Internacional.

ARTÍCULO XII

Para los fines de la aplicación del presente Acuerdo y de su Anexo:

a) La expresión "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de la República de Chile, la Dirección de Aeronáutica; y en el caso de los Estados Unidos del Brasil, el Ministro de Aeronáutica; o en ambos casos, cualquiera persona u organismo que esté autorizado para ejercer las funciones por los mismos ejercidas;

b) La expresión "empresa aérea designada" significará cualquiera empresa que una de las Partes Contratantes haya elegido para explotar los servicios acordados y a cuyo respecto hubiere sido hecha una comunicación por escrito a las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante, según las disposiciones del Artículo II del presente Acuerdo;

c) Las definiciones de los párrafos a), b) y d) del Artículo 96 de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, mencionada más arriba, se aplicarán al presente Acuerdo.

ARTÍCULO XIII

El presente Acuerdo será ratificado de conformidad con las disposiciones constitucionales de cada Parte Contratante, y entrará en vigencia desde la fecha del canje de ratificaciones, el que deberá realizarse lo antes posible.

Ambas Partes Contratantes procurarán hacer efectivas las disposiciones del presente Acuerdo dentro de sus respectivas facultades administrativas, treinta días después de la fecha de su firma.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados, firman el presente Convenio, en dos ejemplares de un mismo tenor, en idiomas castellano y portugués, y ponen sus respectivos sellos, en Río de Janeiro, a los cuatro días del mes de julio del año de mil novecientos cuarenta y siete.

(Fdo.): RAÚL JULIET (L. S.)

(Fdo.): RAÚL FERNÁNDES (L. S.)

ANEXO

I

El Gobierno de la República de Chile concede al Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por éste designadas, servicios aéreos en las rutas especificadas en la Tabla II anexa.

II

El Gobierno de la República de los Estados Unidos del Brasil concede al Gobierno de la República de Chile el derecho de explotar, por intermedio de una o más empresas aéreas por éste designadas, servicios aéreos en las rutas especificadas en la Tabla I anexa.

III

La empresa o empresas de transporte aéreo designadas por las Partes Contratantes en los términos del Acuerdo y del presente Anexo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, en cada una de las rutas descritas en las Tablas anexas, del derecho de tránsito y de escala para fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia en los puntos enumerados en las Tablas mencionadas.

IV

a) Deberá asegurarse a las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes un tratamiento justo y equitativo para que puedan gozar de igual oportunidad en la explotación de los servicios acordados.

b) La capacidad de transporte ofrecida por las empresas aéreas de las dos Partes Contratantes deberá mantener una estrecha relación con las necesidades del tráfico.

c) Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, cuando exploten rutas o secciones comunes de una ruta, sus recíprocos intereses a fin de no afectar indebidamente sus respectivos servicios.

d) Los servicios acordados tendrán por objeto principal ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país a que pertenece la empresa y el país de destinación de ese tráfico.

e) El derecho de una empresa aérea designada de embarcar o desembarcar en los puntos y rutas especificados, tráfico internacional con destino a/o proveniente de terceros países, se regirá de acuerdo con los principios generales de un

desarrollo ordenado del transporte aéreo aceptados por las dos Partes Contratantes, de modo que la capacidad esté relacionada con:

1. Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino;
2. Las necesidades inherentes a la explotación de los servicios acordados;
3. Las necesidades del tráfico de la zona a través de la cual pasa la línea aérea, respetados los intereses de los servicios locales y regionales.

V

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán a pedido de una de ellas con el fin de verificar si los principios enunciados en este Anexo se están cumpliendo por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes.

VI

a) Las tarifas deberán ser razonables, y se fijarán teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, y en particular, el costo de explotación, utilidades equitativas, las tarifas cobradas por las otras empresas y las características de cada servicio, tales como velocidad y confort.

b) Las tarifas que habrán de cobrar las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, entre puntos del territorio chileno y puntos del territorio brasileño, mencionados en las Tablas anexas, para que entren en vigor, serán sometidas a la aprobación previa de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. La tarifa propuesta deberá ser presentada treinta días, a lo menos, antes de la

fecha prevista para su vigencia, pudiendo ese período ser reducido, en casos especiales, si así fuere acordado por las mencionadas autoridades aeronáuticas.

c) Las empresas de las Partes Contratantes se pondrán de acuerdo sobre las tarifas para pasajeros y carga que deberán regir en las secciones comunes de sus líneas, con conocimiento de las autoridades aeronáuticas respectivas, previa consulta, si tal fuere el caso, a las empresas de terceros países que exploten los mismos recorridos, en todo o en parte.

d) Las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportes Aéreos (I. A. T. A.) serán tomadas en consideración para la fijación de las tarifas.

e) En caso que las empresas no pudieren llegar a un acuerdo sobre las tarifas por fijar, las autoridades aeronáuticas competentes de las dos Partes Contratantes se esforzarán por llegar a una solución satisfactoria.

En último caso se procederá en conformidad con lo dispuesto en el Artículo VIII de este Acuerdo.

VII

Cualesquiera modificaciones de las rutas aéreas mencionadas en las Tablas anexas, exceptuadas las que cambien los puntos servidos en el territorio de la otra Parte Contratante, no serán consideradas como modificaciones al Anexo. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes podrán, por consiguiente, proceder unilateralmente a hacer todos los cambios quedando entendido que se dará aviso, sin retardo, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si estas últimas autoridades, considerados los principios enunciados en el presente Anexo, estimaren que los intereses de sus empresas aéreas nacionales se perjudicaren por las empresas de la otra Parte Contratante, por el hecho de que ya esté asegurado el tráfico entre su propio territorio y la nueva escala en tercer país, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán con el fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

VIII

Cada Parte Contratante notificará a la otra el propósito por parte de alguna de las empresas aéreas designadas de suspender servicios hacia un punto o entre diferentes puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante, a fin de que ésta pueda pedir consulta sobre la suspensión propuesta en el caso de considerarla perjudicial a sus intereses.

IX

Una vez en vigencia el presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse mutuamente, tan pronto como sea posible, las informaciones relativas a las autorizaciones concedidas a las respectivas empresas aéreas designadas para explotar los servicios acordados o parte de los referidos servicios. Ese cambio de informaciones incluirá, especialmente, la copia de las autorizaciones concedidas, acompañadas de las eventuales modificaciones, así como de los Anexos respectivos.

TABLA I

Rutas chilenas hacia o a través del territorio brasileño

A.—Desde Chile a Río de Janeiro vía puntos intermedios convenidos oportunamente por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

B.—Desde Chile hacia Europa a través de puntos intermedios en territorio brasileño convenidos oportunamente por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

TABLA II

Rutas brasileñas para Chile

Del Brasil hasta Santiago vía puntos intermedios que serán convenidos oportunamente por las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

EMBAJADA DE CHILE

N.º 615/80.—Río de Janeiro, 4 de julio de 1947.

Señor Ministro:

Tengo el honor de confirmar por medio de la presente que, en el curso de las negociaciones que determinaron la firma del Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre nuestros dos países, de fecha de hoy, fueron discutidos algunos tópicos cuya inclusión en el texto no fué juzgada oportuna aunque hayan sido considerados los puntos de vista recíprocos, como indicadores de una posible solución de carácter general en futuras conferencias.

Estos puntos se consignan a continuación, a saber:

A) Definición de "servicio aéreo internacional regular" que, según los representantes chilenos "deberá entenderse como aquel servicio aéreo internacional ejecutado con frecuencia uniforme y según horarios y rutas preestablecidos".

B) Definición de "tráfico local y regional" que, según el concepto chileno "deberá entenderse como el que se realiza entre países vecinos y contiguos".

En cuanto al trasbordo de carga o "mudança de bitola" la Delegación brasileña presentó la siguiente redacción de la cláusula respectiva:

a) Para los fines del presente párrafo la expresión "trasbordo" en una escala determinada significa que más allá de este punto, el tráfico está asegurado en la ruta considerada por la misma empresa aérea con una aeronave diferente de la que fué utilizada en la misma ruta antes de la escala referida;

b) El trasbordo que se justifique por motivos de economía de explotación será permitido en

cualquier punto del territorio de las dos Partes Contratantes mencionados en los cuadros anexos;

c) El trasbordo no será permitido entre tanto, en el territorio de una u otra de las Partes Contratantes en el caso de que la misma venga a alterar las características de explotación de los servicios establecidos; o en el caso que sea incompatible con los principios enunciados en el presente Acuerdo y su Anexo, y especialmente, el párrafo IV del mismo Anexo;

d) En particular en los servicios procedentes del país de matrícula de las aeronaves, las partidas de las aeronaves utilizadas después del trasbordo sólo deberán realizarse en combinación con la llegada de las aeronaves utilizadas hasta el punto de trasbordo; igualmente, la capacidad de la aeronave utilizada después del trasbordo será determinada en relación al tráfico que llegue a punto de trasbordo con destino más alejado que éste;

e) Cuando exista disponibilidad de una cierta capacidad en la aeronave utilizada después de un trasbordo, efectuado de acuerdo con las disposiciones del acápite d) anterior, esa capacidad podrá ser atribuída, en ambos sentidos, al tráfico internacional procedente de o destinado al territorio en el cual se realizó el trasbordo.

Los anteriores items b) y c) contienen las disposiciones del texto chileno sobre la materia.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

(Fdo.): EMILIO EDWARDS BELLO.

Al Excelentísimo señor Raúl Fernándes, Ministro de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos del Brasil.—Palacio de Itamaraty.

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

Río de Janeiro, 4 de julio de 1947.

Señor Embajador:

Tengo el honor de confirmar por medio de la presente que, en el curso de las negociaciones que determinaron la firma del Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre nuestros dos países, de fecha de hoy, fueron discutidos algunos tópicos cuya inclusión en el texto no fué juzgada oportuna aunque hayan sido considerados los puntos de vista recíprocos, como indicadores de una posible solución de carácter general en futuras conferencias.

Estos puntos se consignan a continuación, a saber:

A) Definición de "servicio aéreo internacional regular" que, según los representantes chilenos "deberá entenderse como aquel servicio aéreo internacional ejecutado con frecuencia uniforme y según horarios y rutas preestablecidos".

B) Definición de "tráfico local y regional" que, según el concepto chileno "deberá entenderse como el que se realiza entre países vecinos y contiguos".

En cuanto al trasbordo de carga o "mudança de bitola" la Delegación brasileña presentó la siguiente redacción de la cláusula respectiva:

a) Para los fines del presente párrafo la expresión "trasbordo" en una escala determinada significa que más allá de este punto, el tráfico está asegurado en la ruta considerada por la misma empresa aérea con una aeronave diferente de la que fué utilizada en la misma ruta antes de la escala referida;

b) El trasbordo que se justifique por motivos de economía de explotación será permitido en cualquier punto del territorio de las dos Partes Contratantes mencionados en los cuadros anexos;

c) El trasbordo no será permitido entre tanto, en el territorio de una u otra de las Partes Contratantes en el caso de que la misma venga a alterar las características de explotación de los servicios establecidos; o en el caso que sea incompatible con los principios enunciados en el presente Acuerdo y su Anexo, y especialmente, el párrafo IV del mismo Anexo;

d) En particular en los servicios procedentes del país de matrícula de las aeronaves, las partidas de las aeronaves utilizadas después del trasbordo sólo deberán realizarse en combinación con la llegada de las aeronaves utilizadas hasta el punto de trasbordo; igualmente, la capacidad de la aeronave utilizada después del trasbordo será determinada en relación al tráfico que llegue a punto de trasbordo con destino más alejado que éste;

e) Cuando exista disponibilidad de una cierta capacidad en la aeronave utilizada después de un trasbordo, efectuado de acuerdo con las disposiciones del acápite d) anterior, esa capacidad podrá ser atribuída, en ambos sentidos, al tráfico internacional procedente de o destinado al territorio en el cual se realizó el trasbordo.

Los anteriores items b) y c) contienen las disposiciones del texto chileno sobre la materia.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

(Fdo.): RAÚL FERNÁNDES.

Al Excelentísimo señor Emilio Edwards Bello, Embajador de Chile.—Presente.