



**DAN ANTARTICO 01**

**CHILE**

**DIRECCION GENERAL  
DE AERONAUTICA CIVIL**

**OPERACIONES AÉREAS HACIA Y  
DESDE EL TERRITORIO  
ANTÁRTICO**

HOJA DE VIDA  
**DAN ANTÁRTICO 01**

## OPERACIONES AÉREAS HACIA Y DESDE EL TERRITORIO ANTÁRTICO

[illegible]

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN

OBJ: Aprueba edición N° 1 del DAN ANTÁRTICO 01  
" Operaciones aéreas hacia y desde el  
Territorio Antártico"

---

RESOLUCIÓN EX. N° 0628,

SANTIAGO, 06 AGO 2018

**RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) Ley N° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 812, de 28 de diciembre de 1982, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 128, de 11 de diciembre de 2006, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Reglas de Vuelo y Operación General, DAR 91 y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 52, de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Operación de Aeronaves, DAR 06 y sus posteriores modificaciones.
- f) Decreto Supremo N° 754, de 29 agosto de 2000, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, DAR 03 y sus posteriores modificaciones.
- g) Resolución Exenta N° 0336, de 06 de julio de 2016, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Octava Edición de los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo, DAP 11.
- h) Resolución Exenta N° 01504, de 29 de octubre de 2010, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Primera Enmienda a la Tercera Edición del Procedimiento Estructura Normativa de la DGAC, PRO ADM 02.

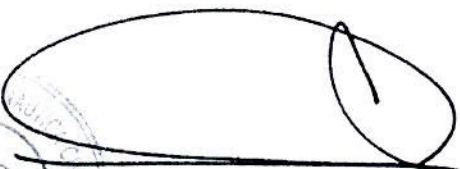
**CONSIDERANDO:**

Las características especiales de los Aeródromos Teniente Marsh y Glaciar Unión, el flujo aéreo hacia y desde el Territorio Antártico y las obligaciones y responsabilidades dispuestas por el Sistema del Tratado Antártico a los Estados Partes, para coordinar y autorizar las operaciones aéreas, cuidando y protegiendo el medio ambiente antártico.

**RESUELVO:**

**APRUEBASE** la Primera Edición del DAN ANTÁRTICO 01 "Operaciones aéreas hacia y desde el Territorio Antártico",

Anótese y comuníquese



VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL

**DISTRIBUCIÓN:**

1. **PLAN A**
2. DPL, Subdepartamento Normativa Aeronáutica (A)

**CONSIDERANDO:**

Las características especiales de los Aeródromos Teniente Marsh y Glaciar Unión, el flujo aéreo hacia y desde el Territorio Antártico y las obligaciones y responsabilidades dispuestas por el Sistema del Tratado Antártico a los Estados Partes, para coordinar y autorizar las operaciones aéreas, cuidando y protegiendo el medio ambiente antártico.

**RESUELVO:**

**APRUEBASE** la Primera Edición del DAN ANTÁRTICO 01 “Operaciones aéreas hacia y desde el Territorio Antártico”,

Anótese y comuníquese

VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL

**DISTRIBUCIÓN:**

1. **PLAN A**
2. DPL, Subdepartamento Normativa Aeronáutica (A)



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN**

**DAN ANTÁRTICO 01 “Operaciones aéreas hacia y desde el Territorio Antártico”**

Resolución N° 0628 del 06 de agosto de 2018

**I.- PROPÓSITO**

Establecer las reglas de operación que permitan a las aeronaves de Estado y civiles, nacionales y extranjeras operar hacia y desde el Territorio Antártico, especialmente en los Aeródromos Teniente Marsh y Glaciar Unión y/o utilizarlos como alternativa considerando su infraestructura y servicios disponibles.

**II.- ANTECEDENTES**

- a) Ley N° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 812, de 28 de diciembre de 1982, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 128, de 11 de diciembre de 2006, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Reglas de Vuelo y Operación General, DAR 91 y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 52, de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Operación de Aeronaves, DAR 06 y sus posteriores modificaciones.

- f) Decreto Supremo N° 754, de 29 agosto de 2000, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, DAR 03 y sus posteriores modificaciones.
- g) Resolución Exenta N° 0336, de 06 de julio de 2016, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Octava Edición de los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo, DAP 11.
- h) Resolución Exenta N° 01504, de 29 de octubre de 2010, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Primera Enmienda a la Tercera Edición del Procedimiento Estructura Normativa de la DGAC, PRO ADM 02.

### **III.- MATERIA**

## **CAPÍTULO 1**

### **DEFINICIONES Y ACRONIMOS**

#### **AERÓDROMO**

Es toda área delimitada, terrestre o acuática habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

#### **AERÓDROMO AISLADO**

Aeródromo aislado. Aeródromo de destino para el cual no hay aeródromo de alternativa de destino adecuado para un tipo de avión determinado.

#### **AERONAVE DE ESTADO**

Son aeronaves de Estado:

- a) Las militares, entendiéndose por tales las destinadas a las Fuerzas Armadas o las que fueren empleadas en operaciones militares o tripuladas por personal militar en ejercicio de sus funciones, y
- b) Las aeronaves destinadas a servicios de policía o aduana.

#### **AUTORIDAD AEROPORTUARIA**

La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la administración del aeródromo.

#### **AUTORIDAD AERONÁUTICA**

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

#### **AUTORIDAD COMPETENTE**

- a) En cuanto a los vuelos sobre aguas no jurisdiccionales, la autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- b) En cuanto a los vuelos sobre aguas y terrenos jurisdiccionales, la autoridad apropiada del Estado que tenga jurisdicción sobre el territorio sobrevolado.

#### **CONTAMINACION AMBIENTAL**

Es la presencia en el ambiente de cualquier agente contaminante (físico, químico o biológico), o una combinación de ellos, en lugares, formas y concentraciones, nocivos para la salud, la seguridad o el bienestar de la población, o bien, perjudiciales para la vida vegetal o animal, alterando las condiciones naturales de su entorno, produciendo un desequilibrio y daños en el ecosistema. Generalmente el origen de la contaminación está en la mano del hombre.



## **FAUNA SILVESTRE**

Cualquier animal silvestre, incluyendo mamíferos, aves, reptiles, anfibios y peces, asimismo animales domésticos que se encuentran fuera de control de sus propietarios.

## **MEDIO AMBIENTE**

Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y en un momento determinado, que influyen en la vida del ser humano.

## **PERSONAL AERONÁUTICO**

Aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra, las funciones técnicas propias de la aeronáutica, tales como la conducción, dirección, operación y cuidado de las aeronaves; su despacho, estiba, inspección y reparación, el control de tránsito aéreo y la operación de las estaciones aeronáuticas.

## **PILOTO AL MANDO**

Piloto designado por el explotador o el propietario de la aeronave en cada operación aérea, para estar al mando de la aeronave y encargarse de la operación segura de un vuelo o parte de este.

## **PLAN DE GESTION**

Plan destinado a administrar las actividades y proteger el valor o los valores especiales de una zona antártica especialmente protegida (ZAEP) o de una zona antártica especialmente administrada (ZAEA).

## **PUNTO CRÍTICO (PC)**

Es el punto a lo largo de la ruta considerado como el más crítico con respecto al requerimiento de combustible, con el cual el avión puede proceder al destino, regresar al aeródromo de salida o iniciar un desvío a otro aeropuerto.

## **PUNTO DE NO RETORNO (PNR)**

Punto de no retorno. Último punto geográfico posible en el que la aeronave puede proceder tanto al aeródromo de destino como a un aeródromo de alternativa en ruta disponible para un vuelo determinado.

## **VUELOS TRANSCONTINENTALES**

Corresponde a los vuelos entre Sudamérica y Australia y Nueva Zelandia, cuya ruta o una parte de ella sobrepasa los 60° de latitud Sur.

## **VUELOS INTERCONTINENTALES**

Corresponde a los vuelos entre la Antártica y un destino o procedencia fuera de ella, incluidos sobrevuelos de turismo, científicos o logísticos efectuados desde Punta Arenas.

## **VUELOS INTRACONTINENTALES**

Corresponde a los vuelos que se efectúan al interior del continente antártico.

## **ZONAS ANTARTICAS ESPECIALMENTE PROTEGIDAS (ZAEP)**

Son aquellas zonas geográficas o marítimas destinadas a la protección de valores científicos, estéticos, históricos o naturales o, cualquier combinación de estos, o las investigaciones científicas en curso o previstas. Quedará terminantemente prohibido ingresar en una ZAEP, salvo en conformidad con un permiso expedido por la autoridad competente.

## **ZONAS ANTARTICAS ESPECIALMENTE ADMINISTRADAS (ZAEA)**

Son aquellas zonas geográficas o marítimas en las cuales se realicen actividades o puedan llevarse a cabo en el futuro. Su designación obedece al propósito de planeamiento y coordinación orientado a mejorar la cooperación entre las partes contratantes, reduciendo al mínimo los impactos ambientales.

## **ZOOCENOSIS**

Conjunto de animales que coexisten en un espacio definido.

## **ACRONIMOS**

|        |                                                               |
|--------|---------------------------------------------------------------|
| ACC    | Centro de Control de Área                                     |
| AFIM   | Manual de Información de Vuelo Antártico                      |
| AGL    | Sobre el nivel del terreno                                    |
| ASMA   | Zona Antártica Especialmente Administrada                     |
| ASPA   | Zona Antártica Especialmente Protegida                        |
| ATC    | Control de tránsito aéreo                                     |
| ATCM   | Reunión consultiva del tratado antártico                      |
| ATS    | Sistema de tratado antártico                                  |
| COMNAP | Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales |
| EIA    | Evaluación de Impacto Ambiental                               |
| ETD    | Hora estimada de despegue                                     |
| FIR    | Región de Información de vuelo                                |
| HLS    | Sitio de aterrizaje de helicópteros                           |
| HSM    | Sitio histórico y monumento                                   |
| ICAO   | Organización de aviación civil internacional                  |
| RCC    | Centro coordinador de salvamento                              |
| SAR    | Servicio de búsqueda y salvamento                             |
| SCALOP | Comité Permanente de Operaciones Logísticas Antárticas        |
| SCGC   | Aeródromo Unión Glaciar                                       |

|      |                                           |
|------|-------------------------------------------|
| SCRM | Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh M.       |
| TWR  | Torre de control                          |
| ZAEP | Zona antártica especialmente protegida    |
| ZAEA | Zona antártica especialmente administrada |

## **CAPÍTULO 2**

### **GENERALIDADES**

El Aeródromo Teniente Marsh es un aeródromo público que se encuentra emplazado en la Base Aérea Antártica “Pdte. Eduardo Frei M.” de la Fuerza Aérea de Chile, el cual es administrado y operado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (Resolución Exenta DGAC N.º 0610 del 06.SEP.1984). Las facilidades y autorización para que otros operadores aéreos nacionales y extranjeros operen en el Aeródromo Teniente R. Marsh, es concedida por la Fuerza Aérea de Chile, por su condición de Operador Antártico del Estado y responsable ante el Ministerio de Relaciones Exteriores como conductor del Programa Antártico Nacional (DIRANTARTICA), del cumplimiento de aquellas materias operacionales, medioambientales y procedimientos establecidos para la ejecución de operaciones aéreas en el área del Tratado Antártico, de acuerdo con el régimen jurídico que impera para tal efecto.

El área del Tratado Antártico es una región dedicada a la ciencia, paz y cooperación, siendo definida como todas las tierras y barreras de hielo ubicadas al sur del paralelo 60° Sur, sin afectar derechos sobre alta mar allí existente, ni a las reclamaciones territoriales de los Estados Parte.

En dicho contexto, los Estados Parte regulan y limitan la presencia humana en la Antártica, con el propósito de evitar impactos negativos y preservar la flora y fauna existente en dicho territorio, materias que en el ámbito aeronáutico, son vinculantes con la necesidad de establecer directrices específicas y armonizadas con las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, que regulen las operaciones aéreas antárticas, la prevención de accidentes y la conducta de las tripulaciones, para prevenir impactos ambientales no deseados.

#### **2.1 APLICACIÓN**

Las reglas de operación establecidas en el presente documento se aplicarán:

- a) A todas las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo antártico comprendido en las FIR de Punta Arenas e Isla de Pascua y hacia o desde los aeródromos nacionales ubicados en el Territorio Antártico.

- b) A todas las aeronaves que operen en los aeródromos nacionales ubicados en el territorio antártico.

## **2.2 REGULACIONES DEL TRANSITO AÉREO**

- a) Las operaciones aéreas en los Aeródromos Teniente Marsh y Glaciar Unión (en adelante SCRM y SCGC respectivamente), por su condición de Aeródromos Fiscales de uso público pertenecientes al Programa Antártico Nacional de Chile, requieren coordinaciones previas y autorizaciones especiales para que aeronaves gubernamentales y no gubernamentales, nacionales y extranjeras operen en dichos aeródromos, acreditando cumplimiento de requisitos de las aeronaves, de sus tripulaciones y de protección del medio ambiente, a través de la presentación y validación de la respectiva Evaluación Inicial de Impacto Ambiental (EIIA).
- b) La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, es la dependencia encargada de tramitar todas las solicitudes de ingreso, sobrevuelo y arribo al territorio nacional de aeronaves civiles extranjeras, elaborando y difundiendo el documento correspondiente que autoriza la operación en nuestro país.
- c) Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, que reciban una solicitud de ingreso, arribo o sobrevuelo al país, deberán remitir la solicitud lo antes posible a la ARO del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, por cualquiera de los medios que a continuación se indican:  
Dirección Telegráfica (AFS): SCELZPZX SCELAUYX  
Teléfono: (56) 224363227  
Teléfono Facsímil: (56) 226019366  
Dirección de correo electrónico: operaciones\_amb@dgac.gob.cl
- d) Las solicitudes de autorización para operar en SCRM y SCGC por parte de aeronaves de Estado extranjeras (gubernamentales), son otorgadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores a través de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), la cual lo informará por los canales oficiales a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), ampliación de detalles indicados en Anexo "B".
- e) Las solicitudes de autorización para operar en SCRM y SCGC de aeronaves privadas o comerciales con fines no gubernamentales, son presentados a la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (punto 2.2, letra b), ampliación de detalles indicados en Anexo "C".
- f) La operación de aeronaves puede causar perturbaciones que incidan en cambios del comportamiento, fisiología y reproducción exitosa de la vida silvestre, especialmente en la época de reproducción en que se encuentran, por lo cual, las tripulaciones deberán dar cumplimiento a las disposiciones emanadas de las reuniones consultivas del Tratado Antártico, para tal efecto pueden consultar las siguientes fuentes:
  - Antarctic Flight Information Manual (AFIM), es un manual para operar en la Antártica, cuyo acceso puede ser consultado a través de la página [www.comnap.aq/miscpages/SitePages/AFIM.aspx](http://www.comnap.aq/miscpages/SitePages/AFIM.aspx).

- Difusión de “Áreas Restringidas” en la Antártica, de responsabilidad del Instituto Antártico Chileno, pueden ser consultadas a través de la página [www.inach.cl](http://www.inach.cl). Dirección Plaza Muñoz Gamero 1055 de la ciudad de Punta Arenas, Teléfono 56-61-2298100, Fax 56-61-229814, correo electrónico: [inach@inach.cl](mailto:inach@inach.cl)
  - Wildlife Awareness Manual, editado por el Environmental Research and Assessment, para conocer medidas de protección de la fauna antártica, que puede ser consultado en la página web [www.era.gs](http://www.era.gs).
- g) En las planificaciones de vuelo y acorde a la ruta a volar, se deberán considerar las restricciones estipuladas en las ZAEP/ZAEA.
- h) Posterior al cumplimiento de los requisitos medioambientales y operativos y de las coordinaciones con los Organismos Gubernamentales, las operaciones aéreas hacia y desde el aeródromo SCRM, estarán sujetos a itinerarios específicos de acuerdo al tráfico imperante, con el propósito de otorgar los servicios aeroportuarios, de infraestructura y asistencias adicionales.

## **CAPÍTULO 3**

### **OPERACION**

#### **3.1 DISPOSICIONES OPERACIONALES**

- a) El aeródromo SCRM es un “Aeródromo Aislado” de operación permanente. El aeródromo SCGC es de operación temporal y activación solo en época de verano. En ambos casos, los sobrevuelos se efectúan sobre un área oceánica de gran extensión, que normalmente es afectada por fenómenos meteorológicos que inciden en las operaciones aéreas antárticas por lo que, en materia de prevención operacional se debe considerar lo siguiente:
1. Las tripulaciones que operan aeronaves de menor autonomía, deberán consignar un “Punto de no retorno” en su plan de vuelo a un aeródromo antártico nacional.
  2. Asumir que las operaciones aéreas hacia y desde el Territorio Antártico son complejas, por lo que se requiere incrementar los análisis operacionales y meteorológicos de la ruta a volar en materias de “Gestión de Riesgo”, para determinar el grado de riesgo aceptable en relación a la operación aérea a emprender, en un marco aceptable de seguridad operacional.
  3. Efectuar los análisis meteorológicos que le permitan aproximar y aterrizar con seguridad en el aeródromo de destino y de alternativa que haya definido, de acuerdo con las performances y restricciones de operación de la aeronave.
  4. Las tripulaciones y aeronaves que vuelen hacia el Territorio Antártico a partir de Chile, deberán cumplir con las exigencias que establece la DGAC.
- b) El piloto al mando que opere hacia y desde los aeródromos SCRM y SCGC, deberá consignar en su plan de vuelo, un punto en el cual de no ser posible continuar el vuelo hasta el destino proyectado, pueda proceder a su aeródromo de alternativa en ruta o regresar a su aeródromo de salida.
- c) Todo operador aéreo que considere los aeródromos SCRM y SCGC como aeródromos de alternativa en ruta, deberá consignar en su plan de vuelo, las horas entre las cuales podría utilizarlo como alternativa en caso de una falla u otra razón.
- d) Todo operador aéreo que considere al aeródromo SCRM y SCGC como aeropuerto de alternativa de destino, deberá consignar en su plan de vuelo, la hora estimada de entrada y salida del segmento de utilización de alternativa en ruta, en el cual podría utilizarlo como alternativa de destino para su vuelo.
- e) Los vuelos sobre áreas específicas de la Antártica, en las cuales no exista cobertura VHF con alguna dependencia de control, deberán mantener escucha en frecuencia TIBA 129.7 MHz.

- f) Los Planes de Vuelo con destino al Territorio Antártico desde cualquier Aeródromo del país, deberán presentarse a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo correspondientes, con una antelación de 72 horas a su estimada de despegue, para efectos de coordinaciones internas, al siguiente direccionamiento:

AFTN: SCELZOX; SCELZPX; SCIPZRZX; SCIPZPX.

Correo electrónico: operaciones\_amb@dgac.cl FAX: N° (56) – 2 – 26019366.

- g) Conjuntamente con la presentación del Plan de Vuelo de acuerdo a lo indicado en letra d), se deben presentar los documentos previos exigidos debidamente certificados para operar hacia la Antártica.
- h) Las autorizaciones correspondientes a las aeronaves de Estado, son otorgadas por el Ministerios de Relaciones Exteriores a través de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), la cual informa por los canales oficiales de coordinación a la DGAC.

### **3.2 LIMITACIONES OPERACIONALES EN EL AERÓDROMO SCRM**

- a) El aeródromo SCRM cuenta con infraestructura aeroportuaria y ayudas a la navegación aérea, conjuntamente con Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Servicios Meteorológicos (MET), Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) y Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) acorde a su categoría. No obstante, lo señalado, las capacidades para responder oportunamente a un aterrizaje de emergencia u otra contingencia de vuelo fuera del aeródromo son limitadas.
- b) La plataforma de estacionamiento de aeronaves “Charlie” cuenta con una capacidad reducida de estacionamientos de aeronaves (Máximo 4 aeronaves del tipo C-130) lo cual restringe las operaciones hacia y desde el aeródromo, debiendo extremarse las coordinaciones entre los usuarios y las organizaciones involucradas (DGAC / FACH).
- c) No se dispone de aprovisionamiento de combustible. Asimismo, no hay disponibilidad de servicio en rampa (Carga y descarga, unidad auxiliar de potencia, etc.) Requerimientos eventuales deberán ser coordinados previamente con la Fuerza Aérea de Chile.
- d) El considerar al aeródromo SCRM como aeródromo de alternativa (Ruta / Destino) demanda de las requirentes coordinaciones previas que permitan las evaluaciones correspondientes entre las organizaciones involucradas.

### **3.3 LIMITACIONES OPERACIONALES EN EL AERÓDROMO SCGC**

- a) El Aeródromo SCGC no cuenta con infraestructura aeroportuaria ni con ayudas a la navegación aérea, administrada y operada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.
- b) La aproximación a la pista del Aeródromo SCGC es visual y no tiene iluminación.
- c) El horario de funcionamiento es HJ.



- d) Los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios Meteorológicos (MET) en el Aeródromo SCGC, pueden ser brindados por la Dirección General de Aeronáutica Civil solamente cuando se activa la Estación Polar Científica de Chile en Glaciar Unión, entre los meses de noviembre y diciembre de cada año.
- e) No se cuenta con Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) administrados y operados por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, para responder oportunamente ante un aterrizaje de emergencia u otra contingencia de vuelo en las inmediaciones del aeródromo.
- f) El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) es administrado y operado por la Fuerza Aérea de Chile.
- g) No se dispone de aprovisionamiento de combustible en SCGC.
- h) No existe disponibilidad de servicios en rampa para carga y descarga, unidad auxiliar de potencia, carro eléctrico y otros, los cuales podrían ser proporcionados eventualmente por la Fuerza Aérea u otro Operador Aéreo, cuando activan la Estación Polar Científica de Chile en Glaciar Unión o Campamento de Servicio para Turistas en el lugar.
- i) Para considerar al aeródromo SCGC como aeródromo de alternativa (Ruta / Destino), demanda de los requirentes la ejecución de coordinaciones previas para evaluar entre organizaciones involucradas, la factibilidad de operar y de recibir los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios Meteorológicos (MET) en el Aeródromo SCGC.
- j) No se dispone de plataforma para estacionamiento de aeronaves, lo cual restringe las operaciones hacia y desde el aeródromo SCGC, debiendo extremarse las coordinaciones entre usuarios con la Dirección General de Aeronáutica y la Fuerza Aérea de Chile.

### **3.4 VUELOS LOCALES EN EL AERÓDROMO TENIENTE MARSH (SCRM)**

En los siguientes casos no se autorizarán vuelos locales en el Aeródromo Teniente Marsh (SCRM):

- a) Cuando una aeronave que se dirija a SCRM haya sobrepasado un punto en su ruta a partir del cual no es posible que regrese a su aeródromo de salida o se dirija a su aeródromo de alternativa en ruta.
- b) Mientras una aeronave que haya despegado desde SCRM, no haya pasado un punto en su ruta, a partir del cual deba continuar obligatoriamente su vuelo hacia el aeródromo de destino o dirigirse a su aeródromo de alternativa de ruta o destino.
- c) Cuando ocurra una emergencia de cualquier aeronave, que comprometa el empleo de las capacidades del aeródromo SCRM.
- d) Mientras una aeronave que habiendo considerado el aeródromo SCRM como alternativa en ruta, se encuentre volando dentro del segmento de utilización de alternativa en ruta y no haya traspasado el punto a partir del cual ya no pueda utilizar el aeródromo SCRM.

- e) La pista esté ocupada por una aeronave estacionada en ella.
- f) Se excluyen los vuelos de helicópteros y despegue o aterrizajes por operaciones SAR o EVACAM.

### 3.4 COORDINACIONES

- a) Los operadores aéreos nacionales o extranjeros, con fines comerciales o no comerciales, que desean realizar operaciones eventuales o por períodos predeterminados hacia el territorio antártico, deberán presentar una solicitud a la Oficina ARO del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con la siguiente información:

- 1) Lugar y fecha de emisión de la solicitud.
- 2) Nombre del operador o empresa aerocomercial.
- 3) Dirección postal o telegráfica.
- 4) Nacionalidad de la empresa u operador.
- 5) Tipo de aeronave.
- 6) Matricula de la aeronave.
- 7) Nombre del piloto / licencia / habilitaciones / nacionalidad.
- 8) Numero de tripulantes y relación de pasajeros.
- 9) Objetivo de los vuelos.
- 10) Fecha de ingreso y salida del territorio nacional.
- 11) Tiempo de permanencia en el territorio antártico.
- 12) Base de operación (es) en el territorio antártico.
- 13) Sistema de comunicaciones a utilizar (VHF- HF).
- 14) Equipos de supervivencia adecuados a la ruta y área a operar.
- 15) Seguros de aeronaves y asientos de pasajeros. (Solo aeronaves comerciales).
- 16) Programa de actividades en territorio antártico, indicando fechas de las operaciones.
- 17) Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), en trámite o debidamente certificada.
- 18) Coordinación con Organizaciones Gubernamentales Chilenas, para el apoyo de vida y soporte logístico, en trámite o debidamente certificada, si amerita.
- 19) Nombre y firma de la persona que representa al solicitante y se responsabiliza de la solicitud.

- b) Cuando dichos operadores requieran de las instalaciones de la Fuerza Aérea de Chile para efectos de soporte logístico o apoyo de vida, deberán efectuar las coordinaciones con:

Estado Mayor General, Dirección de Operaciones, División Antártica Fono: (56 - 2) 29765226 / 29765260, FAX (56 - 2) 29764552  
Dirección: Avda. Pedro Aguirre Cerda N° 5500, piso 13, Edificio DELPHOS  
Comuna Los Cerrillos, Santiago, Chile.  
Dirección de correo electrónico: [división.antartica@fach.mil.cl](mailto:división.antartica@fach.mil.cl)

- c) Los operadores aéreos nacionales o extranjeros, con fines comerciales, que deseen operar hacia el territorio antártico, deberán coordinar previamente con la JAC, la documentación requerida.
- d) Para poder ejecutar un vuelo hacia territorio antártico, las aeronaves nacionales privadas, deberán solicitar en la Dirección Antártica (DIRANTÁRTICA) del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, la validación ambiental de la actividad a emprender

y la autorización de la operación en función de su autoridad antártica nacional.

- e) Los operadores aéreos nacionales o extranjeros, con fines comerciales o no comerciales deberán elaborar una evaluación de Impacto Ambiental (EIA), de acuerdo a los formatos estipulados, al Comité Operativo dependiente de la Seremía del Medio Ambiente con sede en Punta Arenas (<http://eaa.mma.gob.cl/comite-operativo/>), para la evaluación del impacto ambiental sobre el medio Ambiente Antártico, la que será analizada y aprobada por la citada autoridad medio ambiental.
- f) Los operadores aéreos extranjeros con fines comerciales o no comerciales que hayan elaborado y obtenido aprobación de su Evaluación de Impacto Ambiental por parte de autoridades medio ambientales de su país de origen, deberán presentarla en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile para su respectiva validación.
- g) Posterior a la presentación del Plan de Vuelo y la documentación atinente a los Organismos pertinentes (Min. RR.EE., FACH y DGAC), se evaluarán las horas involucradas y el tráfico aéreo ya coordinado, entregando al operador una ventana de operación de acuerdo a su estimada de despegue y dentro de la cual, el operador deberá ajustar su itinerario. Ante cualquier variación de la ETD o cancelación del Plan de Vuelo, el operador deberá informar a la brevedad a la DGAC, para coordinar los nuevos requerimientos y autorizaciones.

#### **IV.- VIGENCIA**

La presente Norma Aeronáutica entrará en vigencia a partir de la fecha de la Resolución aprobatoria.

## ANEXO "A"

### ENLACES DE ORGANISMOS RELACIONADOS

- a) **Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Antártica**  
Dirección: Teatinos 180, piso 5°, Santiago  
Teléfonos: (56) 228274378 / (56) 228274663  
(<http://www.minrel.gob.cl/minrel/site/edic/base/port/antartica.html>)
- b) **Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente, XII Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, sede Punta Arenas.**  
Comité Operativo para la Evaluación del Impacto Ambiental sobre el Medio Ambiente Antártico.  
(<http://eaa.mma.gob.cl/comite-operativo/>)  
(<http://eaa.mma.gob.cl/proyectos-ambientales>)
- c) **Fuerza Aérea de Chile, Estado Mayor General** (División de Operaciones, División Antártica):  
Correo electrónico: ([división.antártica@fach.mil.cl](mailto:división.antártica@fach.mil.cl))  
Dirección: Avenida Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Edificio Comodoro Arturo Merino Benítez, Los Cerrillos, Santiago.  
Teléfonos: (56) 229765226 / 229765260
- d) **Dirección General de Aeronáutica Civil, Arribos y Sobrevuelos, Operación Antártica**  
(<https://www.dgac.gob.cl/formulario-de-autorizacion-overflight-and-landing-clearance/>)
- e) **Oficina de Operaciones (ARO), del Aeropuerto Arturo Merino Benítez**  
Correo electrónico: ([operaciones\\_amb@dgac.gob.cl](mailto:operaciones_amb@dgac.gob.cl))  
Dirección Telegráfica (AFS): SCELZPZX SCELAUYYX  
Teléfono: (56) 224363227 Teléfono Facsímil: 226019366

## **ANEXO “B”**

### **OPERACIONES ANTÁRTICAS DE CARÁCTER “GUBERNAMENTAL”**

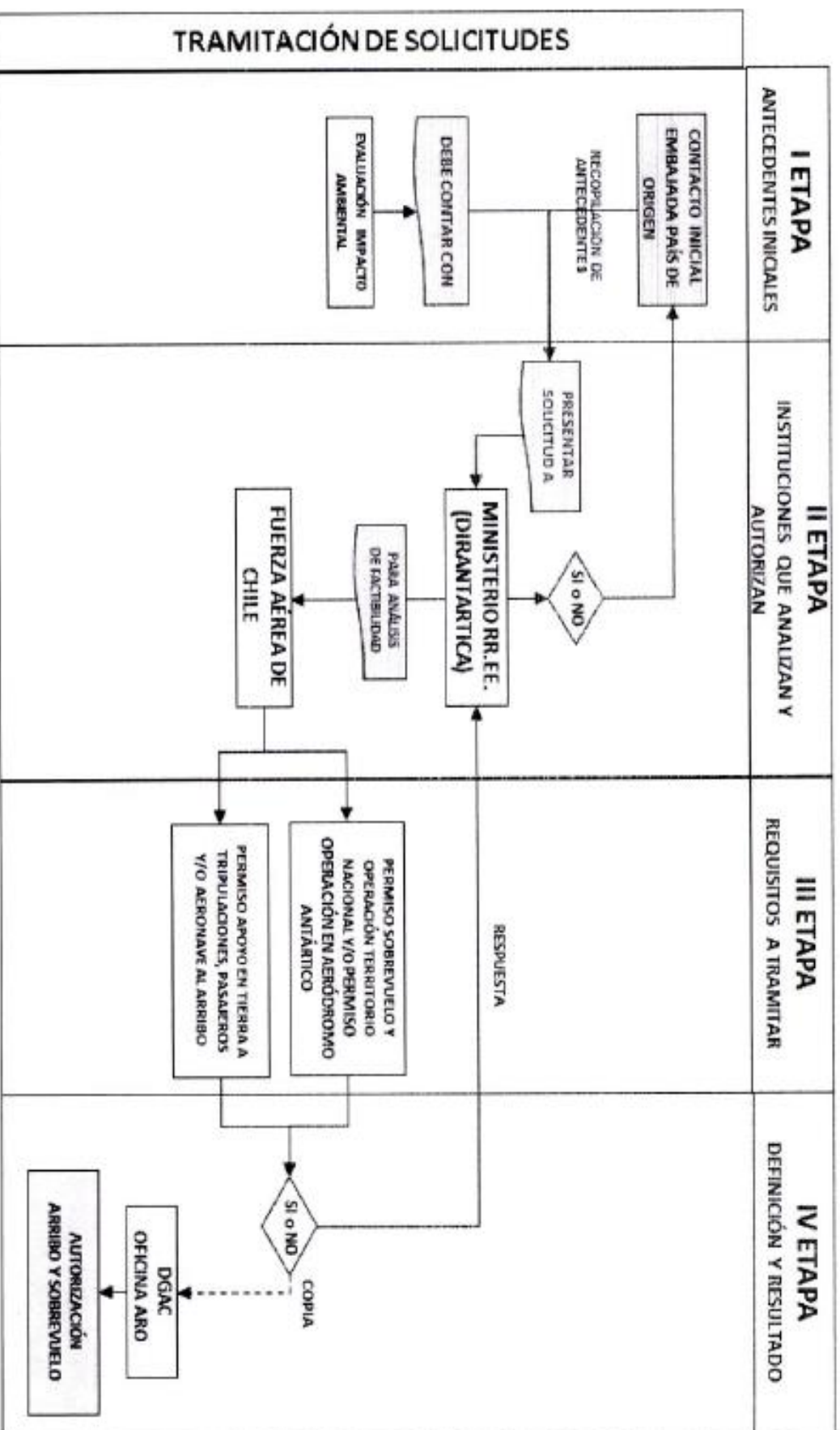
#### **“AERONAVES DE ESTADO Y PROGRAMAS ANTÁRTICOS NACIONALES / EXTRANJEROS, TRÁMITES PREVIOS A LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE SOBREVUELO Y ARRIBO DE LA DGAC.”**

Las aeronaves de Estado y aquellas pertenecientes a Programas Antárticos que deban realizar actividades Gubernamentales en el Territorio Antártico, aplicarán lo siguiente:

- a) Al ser una actividad “GUBERNAMENTAL”, las solicitudes y autorizaciones para la operación aérea deberán gestionarse 20 días antes de la fecha del vuelo, entre los Ministerios de Relaciones del país de origen y de Chile.
- b) Las aeronaves de Estado o pertenecientes a Programas Antárticos que se inician en operaciones hacia el Territorio Antártico a partir de Chile, deberán presentar el certificado de aprobación de la Evaluación de Impacto Ambiental (E.I.A.), emitida por las autoridades del país de origen para dicha actividad, para conocimiento y validación por parte de la Dirección de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.
- c) Los permisos de sobrevuelo y aterrizaje en el territorio nacional, como la asignación de ventanas de operación para el empleo de los AD. “Tte. Marsh” o “Glaciar Unión”, así como también el apoyo requerido para las tripulaciones, pasajeros y aeronaves una vez arribados, serán coordinados entre la Dirección de Antártica y la Fuerza Aérea. Respecto de la presentación del Plan de Vuelo, éste deberá presentarse con una antelación de 72 horas como mínimo, respecto de la hora estimada de despegue.
- d) La Fuerza Aérea, una vez analizada la solicitud de sobrevuelo y aterrizaje en territorio nacional o la solicitud de ventana de operación para el empleo de los AD. “Tte. Marsh” o “Glaciar Unión”, informará a la Dirección de Antártica y a la DGAC (En caso de sobrevuelo y aterrizaje en el territorio nacional), los permisos correspondientes, así como también las restricciones o consideraciones que se hayan establecido para tal efecto.

Para su mejor comprensión, a continuación, se da a conocer esquema para la tramitación de solicitudes:

**TRAMITES PARA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS ANTÁRTICAS DE CARÁCTER  
"GOBERNAMENTAL"**



## **ANEXO “C”**

### **OPERACIONES ANTÁRTICAS DE CARÁCTER “NO GUBERNAMENTAL”**

#### **“AERONAVES CIVILES NO COMERCIALES, NACIONALES / EXTRANJERAS, TRÁMITES PREVIOS A LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE SOBREVUELO Y ARRIBO DE LA DGAC.”**

- a) Los interesados sean personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, deben conocer que las autoridades nacionales responsables de autorizar las actividades en el Territorio Antártico exigirán contar con los siguientes antecedentes antes de autorizar el “Arribo y Sobrevuelo a la Antártica”:
  - 1) Deberá presentar a la DGAC la “Solicitud de Arribo y Sobrevuelo al Territorio Antártico” y obtener los requisitos que serán exigidos para la operación aérea.
  - 2) Considerar que la actividad e emprender debe con una Evaluación Inicial de Impacto Ambiental (EIIA), sometida a opinión y resolución de la autoridad ambiental del país de origen del interesado.
  - 3) Contar con un “Plan de Contingencia Apropriado para la actividad aérea”.
  - 4) Cumplir con los requisitos exigidos para las Tripulaciones y Aeronave de la Autoridad Aeronáutica Nacional.
- b) Solicitar por escrito a la Dirección de Antártica (DIRANTÁRTICA) del Ministerio de Relaciones Exteriores el “Permiso para la Operación” de la actividad aérea que se pretende realizar en el Territorio Antártico a partir de Chile. Dicha solicitud deberá ser presentada preferentemente 6 meses antes de la fecha estimada para la ejecución de la actividad, adjuntando los siguientes antecedentes, más cualquier otro antecedente que se considere pertinente:
  - 1) Carta dirigida al Director de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile explicando la actividad que se pretende realizar, la manera que se cumple con los objetivos de la Política Antártica Nacional y si el proyecto posee alguna componente internacional.
  - 2) Detalle de los participantes que sean personas naturales o jurídicas y en ese último caso, detalle los responsables de la actividad. Lo anterior debe considerar la experiencia en actividades similares.
  - 3) Cronograma detallado de la actividad a realizar.
  - 4) Apoyos logísticos que posee o requerimiento de ellos.
  - 5) Plan de Contingencia apropiado y arreglos en materia de salud, seguridad, búsqueda y salvamento, atención médica y evacuación.
  - 6) Seguros comprometidos en el caso que los posean, no siendo obligatorios, pero si recomendables, por los riesgos que significa una actividad en la Antártica.
  - 7) Adjuntar la Evaluación Inicial de Impacto Ambiental para la actividad a desarrollar en el Territorio Antártico.

Una vez recibidos los antecedentes, la Dirección de Antártica coordinará con aquellos Organismos cuya intervención pueda ser requerida y dispondrá de 30 días para notificar a los interesados, si el proyecto cumple con los requisitos iniciales para ser autorizado provisionalmente por el Ministerio de Relaciones exteriores.

- d) Solicitar por escrito al Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de Chile con 30 días de anticipación los permisos que se indican a continuación, considerando informar al estado de los trámites previos que se han realizado:
  - 1) "Permiso para la Operación en Aeródromo Antártico".
  - 2) "Permiso de apoyo en tierra para la Tripulación, Pasajeros y/o aeronave al arribo" en el Aeródromo antártico.
- e) Someterá a validación de la Autoridad Aeronáutica Nacional de Chile los requisitos que deberá cumplir la Tripulación y Aeronave para operar en el Territorio Antártico.
- f) Habiendo obtenido las aprobaciones y autorizaciones respectivas, deberá adjuntar la documentación pertinente a la Oficina ARO del Aeropuerto Arturo Merino Benítez ([operaciones\\_amb@dgac.gob.cl](mailto:operaciones_amb@dgac.gob.cl)).
- g) Obtenida la autorización por parte de la DGAC, se deberá presentar el Plan de Vuelo respectivo con una antelación de 72 horas como mínimo, respecto a la hora estimada de despegue.

Para su mejor comprensión, a continuación, se da a conocer un esquema para tramitar la autorización:



# TRAMITES PARA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS ANTÁRTICAS DE CARÁCTER "NO GUBERNAMENTAL"

