

DAN ANTÁRTICO 01



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

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

HOJA DE VIDA
DAN Antártico 01

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DCTO.		DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN	RESOLUCIÓN EXENTA	FECHA
1		Todos	Todas	0628	06/AGO/2018
1	1	3	3.5	0892	05/OCT/2018
1	2	3	3.5	0876	04/SEP/2019
2		Todos	Todas	04/3/0148/1627	05/SEP/2023

EXENTA N° 04 / 3 / 0148 / 1627 /

SANTIAGO, 05.SEP.2023

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

I. VISTOS:

- a) Ley N° 16.752, de 1968 que Fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Ley N° 19.880, de 2003, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
- c) Ley N° 21.255, de 2020, que establece el Estatuto Chileno Antártico.
- d) Decreto N° 1, de fecha 06 de enero de 2021, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Raúl Ernesto Jorquera Conrads, como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 14 de diciembre de 2020.
- e) Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la Republica, que fija normas de exención del trámite de toma de razón.
- f) Resolución Exenta N° 0628, de 06 de agosto de 2018, que aprobó la Primera Edición de la Norma Aeronáutica Operaciones Aéreas Hacia y Desde el Territorio Antártico, DAN Antártico 01.

II. CONSIDERANDO:

- 1) La necesidad de actualizar la norma, de acuerdo a las nuevas disposiciones establecidas en Ley N° 21.255 “Estatuto Chileno Antártico”, con el objeto de que las operaciones aéreas que se desarrollen hacia y desde el Territorio Antártico, como también las que se lleven a efecto en el mismo territorio, se ajusten a las nuevas exigencias; y
- 2) El Oficio EMGFA. SEC. “P” N° 3201-21989/24166, de 20 de diciembre de 2022, del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de Chile, manifestando estar a entera satisfacción de la propuesta de enmienda a la Norma Aeronáutica Operaciones Aéreas Hacia y Desde el Territorio Antártico, DAN Antártico 01.

III. RESUELVO:

- 1. APRUÉBASE,** la Norma Aeronáutica Operaciones Aéreas Hacia y Desde el Territorio Antártico, DAN Antártico 01.

- 2. DERÓGASE,** la Resolución Exenta N° 0628, de 06 de agosto de 2018, que aprobó la Primera Edición de la Norma Aeronáutica Operaciones Aéreas Hacia y Desde el Territorio Antártico, DAN Antártico 01.

Anótese, regístrese y publíquese, (FDO) RAÚL JORQUERA CONRADS, General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil. (FDO) Carlos Tabilo Silva, Coronel de Aviación (A), Director de Planificación.

ÚLTIMA MODIFICACIÓN SEPTIEMBRE 2023

ÍNDICE**PROPÓSITO****CAPÍTULO 1 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS**

1.1 Definiciones

1.2 Acrónimos

CAPÍTULO 2 GENERALIDADES

2.1 Continente Antártico

2.2 Aplicación

2.3 Regulaciones del tránsito aéreo

CAPÍTULO 3 OPERACIÓN

3.1 Disposiciones operacionales

3.2 Limitaciones operacionales en el aeródromo SCRM

3.3 Limitaciones operacionales en el aeródromo SCGC

3.4 Vuelos locales en el aeródromo SCRM

3.5 Coordinaciones

APÉNDICES

APÉNDICE 1 ENLACES DE ORGANISMOS RELACIONADOS

APÉNDICE 2 TRÁMITES PARA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS ANTÁRTICAS DE CARÁCTER “GUBERNAMENTAL”

APÉNDICE 3 TRÁMITES PARA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS ANTÁRTICAS DE CARÁCTER “NO GUBERNAMENTAL”

PROPÓSITO

Establecer las disposiciones necesarias para la realización segura y coordinada de las operaciones aéreas que se realicen en los aeródromos Teniente Rodolfo Marsh Martín (SCRM) y Glaciar Unión (SCGC) de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley N° 21.255 “Estatuto Chileno Antártico”.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 Definiciones

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

AERÓDROMO PÚBLICO

Los abiertos al uso público de la aeronavegación.

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas, y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

AERONAVE 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.

ANTÁRTICA O CONTINENTE ANTÁRTICO

Comprende la tierra firme, sus masas y barreras de hielo, y las islas que se encuentran al sur del paralelo 60° de latitud Sur y el Océano Austral que las circunda, sin perjuicio de los límites que para sus efectos particulares fijan el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, y los demás acuerdos internacionales aplicables en el área.

ÁREAS O ZONAS ANTÁRTICAS ESPECIALMENTE PROTEGIDAS O ADMINISTRADAS

Son aquellas áreas marinas o terrestres, incluido el suelo o el subsuelo, designadas como tales por las Partes Consultivas de conformidad al Anexo V del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE ACTIVIDADES ANTÁRTICAS

Procedimiento científico, técnico y administrativo destinado a determinar cualquier impacto sobre el medio ambiente antártico o en los ecosistemas dependientes o asociados de las actividades o proyectos que se planifique desarrollar en la Antártica por la autoridad ambiental competente.

FAUNA

Mamífero, ave o invertebrado autóctono antártico o presente ahí por temporadas debido a migraciones naturales.

FLORA

Cualquier tipo de vegetación terrestre o de agua, incluyendo, líquenes, hongos y algas en cualquier etapa de su ciclo vital (incluyendo semillas y otros propagadores), autóctonos antárticos.

GESTIÓN DEL RIESGO

Proceso consistente en la administración, identificación, análisis y eliminación y/o mitigación de riesgos a un nivel aceptable, de aquellos peligros que amenazan las capacidades de un proveedor de servicios aeronáuticos

INTROMISIÓN PERJUDICIAL

Se entenderá como intromisión perjudicial:

- (a) El vuelo o el aterrizaje de helicópteros y de otras aeronaves de tal manera que perturben las concentraciones de fauna existente.
- (b) La utilización de vehículos o embarcaciones, incluidos los aerodeslizadores y barcos pequeños, de manera que perturben las concentraciones de fauna existente.
- (c) La utilización de explosivos y armas de fuego de manera que perturben las concentraciones de fauna existente.
- (d) La perturbación intencionada de la cría y la muda del plumaje de las aves o de las concentraciones de aves y focas por cualquier persona a pie.
- (e) El daño significativo de la concentración de plantas terrestres nativas por el aterrizaje de aeronaves, la conducción de vehículos, la caminata sobre dichas plantas, o por cualquier otro medio.
- (f) Cualquier actividad que produzca una importante modificación negativa del hábitat de cualquier especie o población de mamíferos, aves, plantas o invertebrados autóctonos. Con todo, no se entenderá como intromisión perjudicial el vuelo o aterrizaje de helicópteros y aeronaves, o la utilización de vehículos o embarcaciones, cuando éstas se encuentren en una situación de emergencia en donde deba priorizarse la seguridad de pasajeros o tripulantes.

MEDIO AMBIENTE

Sistema global constituido por elementos naturales y artificiales de naturaleza física, química o biológica, socioculturales y sus interacciones, en permanente modificación por la acción humana o natural y que rige y condiciona la existencia y desarrollo de la vida en sus múltiples manifestaciones.

OPERADOR ANTÁRTICO

Es toda persona natural o jurídica, institución u organismo, estatal o no estatal, que organiza actividades a ser realizadas en la zona del Tratado Antártico. Un operador no incluye a una persona natural que sea empleada, contratista, subcontratista o agente o que esté al servicio de una persona natural o jurídica, sea estatal o no estatal, que organiza actividades a ser realizadas en la zona del Tratado Antártico, y no incluye a una persona jurídica que sea contratista o subcontratista que trabaje por cuenta y orden de un operador estatal.

OPERADOR ANTÁRTICO ESTATAL

Es toda institución u organismo público, que organiza y desarrolla actividades operativas, logísticas, científicas o tecnológicas, a ser ejecutadas en la Antártica, contando con las autorizaciones prescritas en esta ley, entre los cuales se entienden el Instituto Antártico Chileno, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, y las instituciones de las Fuerzas Armadas, dependientes del Ministerio de Defensa Nacional.

PILOTO AL MANDO

Piloto designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

PLAN DE VUELO (FPL)

Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

PUNTO DE NO RETORNO (PNR)

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.

REGIÓN DE RESPONSABILIDAD DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

Es el área dentro de la cual corresponde al Estado de Chile, a través de sus instituciones, prestar servicios de búsqueda y salvamento en conformidad con los tratados internacionales vigentes.

SEGURIDAD OPERACIONAL

Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Es un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO

El Sistema del Tratado Antártico está compuesto por:

- (a) El Tratado Antártico suscrito en Washington el 1 de diciembre de 1959, su Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente suscrito en Madrid el 4 de octubre de 1991, y las Recomendaciones, Medidas, Decisiones y Resoluciones vigentes aprobadas en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico; y
- (b) La Convención para la Conservación de las Focas Antárticas suscrita en Londres el 28 de diciembre de 1972; y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos suscrita en Canberra el 11 de septiembre de 1980, y las Medidas en vigor acordadas por la Comisión de esta última.

TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

Todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares (pack-ice) y demás, conocidos y por conocer, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich, conforme lo dispuso el decreto supremo N° 1.747, de 1940, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Asimismo, forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico las barreras de hielo, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, la plataforma continental extendida y todos los espacios marítimos que le correspondan de conformidad con el Derecho Internacional.

El Territorio Chileno Antártico corresponde a una zona fronteriza para todos los efectos legales, sin perjuicio de la aplicación de los principios y normas del Sistema del Tratado Antártico.

1.2 Acrónimos

ACN	Número de clasificación aeronaves.
AFIM	Manual de Información de Vuelo 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.
FPL	Plan de vuelo.
INACH	Instituto Antártico Chileno.
PCN	Número de clasificación de pavimentos.
SAR	Servicio de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 2

GENERALIDADES

2.1 Continente Antártico

- 2.1.1 El Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin (SCRM) es un aeródromo público emplazado en la Base Aérea Antártica “Presidente Frei” de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), perteneciente al Territorio Chileno Antártico.
- 2.1.2 La Dirección de Aeronáutica Civil (DGAC), administra el aeródromo y provee Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Servicios Meteorológicos (MET); y Servicio de Seguridad Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) de acuerdo a lo publicado en la Publicación de Información Aeronáutica de Chile (AIP-Chile) Volumen I.
- 2.1.3 La FACH proveerá el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), a través del Subcentro de Salvamento Teniente Rodolfo Marsh Martin, dependiente del Centro Coordinador de Salvamento de Punta Arenas.
- 2.1.4 Las facilidades y autorización para que otros operadores aéreos nacionales y extranjeros operen en el Aeródromo SCRM, es concedida por la FACH, por su condición de Operador Antártico Estatal y responsable, 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.
- 2.1.5 Lo dispuesto en 2.1.4, sin perjuicio de las otras autorizaciones, permisos y/o requisitos que de acuerdo a la legislación nacional o internacional vigente deban obtenerse para hacer ingreso al Continente Antártico.

2.2 Aplicación

Las reglas de operación establecidas en esta norma, se aplicarán:

- (a) A todas las aeronaves que operen 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 Continente Antártico; y
- (b) A todas las aeronaves que operen en los aeródromos nacionales ubicados en el Continente Antártico, de conformidad al Artículo 4 de la Ley N° 21.255 “Estatuto Chileno Antártico”.

2.3 Disposiciones aplicables al tránsito aéreo

- 2.3.1 Toda aeronave que inicie un vuelo desde aeródromos/aeropuertos nacionales con destino a la Antártica deberá acreditar ante la autoridad aeronáutica, mediante los respectivos certificados que:
- (a) Participa en una actividad autorizada de conformidad con los Artículos 25 ó 27 de la Ley N° 21.255;
 - (b) La actividad cuenta con la evaluación de impacto ambiental a que se refiere el Artículo 37 de la Ley N° 21.255;
 - (c) La actividad cuenta con planes de emergencia para responder frente a incidentes e imprevistos que puedan tener efectos adversos para el medio ambiente antártico o sus ecosistemas dependientes y asociados, conforme a la normativa de seguridad aérea internacional y nacional vigente;
 - (d) La actividad cuenta con los seguros vigentes exigidos por la Ley N° 21.255;
 - (e) La actividad cuenta con la autorización del Instituto Antártico Chileno, cuando involucra el transporte hacia la Antártica de especies animales o vegetales no nativas o exóticas, o productos o elementos químicos potencialmente dañinos para el medio ambiente, de conformidad a lo previsto en los números 3 y 4 del Artículo 24 de la Ley N° 21.255 y de conformidad a lo dispuesto en el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medio Ambiente; y
 - (f) Cuenten con la autorización de la FACH para operar en el aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin (SCRM) y Glaciar Unión (SCGC).
- 2.3.2 Las aeronaves de propiedad del Estado de Chile estarán sujetas a igual procedimiento.
- 2.3.3 Las aeronaves extranjeras que se encuentren de paso por los aeródromos/aeropuertos chilenos estarán eximidas de este procedimiento únicamente en cuanto acrediten haberse sometido a un procedimiento equivalente en su Estado de origen. Al efecto, el responsable de la aeronave o de la expedición que hace uso de ella, deberá presentar certificado de autorización de su Estado de origen o del que sea nacional. La exención de que trata este inciso no libera a las aeronaves del cumplimiento de los demás requisitos generales para la autorización de su salida según disponga la autoridad aeronáutica chilena.
- 2.3.4 La Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL), 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.
- 2.3.5 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 de SCEL.

- 2.3.6 Las solicitudes de autorización para operar en SCRM y SCGC por parte de aeronaves de Estado extranjeras, son otorgadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores a través de la (FACH), la cual lo informará por los canales oficiales a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- 2.3.7 Las solicitudes de autorización para operar en SCRM y SCGC, deben ser presentadas a la DGAC, a través de la ARO de SCEL.
- 2.3.8 La operación de aeronaves pueden causar intromisión perjudicial, 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:
- (a) Antarctic Flight Information Manual (AFIM); es un manual para operar en la Antártica; y
 - (b) Áreas o Zonas Antárticas Especialmente Protegidas o Administradas, de responsabilidad del Instituto Antártico Chileno (INACH); pueden ser consultadas directamente a esta institución.
- 2.3.9 En las planificaciones de vuelo y acorde a la ruta a volar, se deberán considerar las restricciones estipuladas para el sobrevuelo de áreas o zonas antárticas especialmente protegidas o administradas.
- 2.3.10 Posterior al cumplimiento de los requisitos medioambientales y operativos, las operaciones aéreas hacia y desde el aeródromo SCRM, estarán sujetos a itinerarios específicos de acuerdo al tránsito aéreo imperante, con el propósito de otorgar los servicios aeroportuarios, de infraestructura y asistencias adicionales.

CAPÍTULO 3**OPERACIONES EN LOS AERÓDROMOS SCRM Y SCGC****3.1 Disposiciones operacionales**

- 3.1.1 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:
- (a) Las tripulaciones que operan aeronaves de menor autonomía, deberán consignar un “Punto de no retorno” en su Plan de Vuelo (FPL) a un aeródromo antártico nacional;
 - (b) Las operaciones aéreas hacia y desde el Continente 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”, con el objeto de determinar el grado aceptable de riesgo operacional, dentro de un marco de seguridad operacional previamente establecido;
 - (c) Realizar el análisis de la “Evaluación de Seguridad Operacional” previo a la operación en SCRM, con el objeto de que el número de clasificación de aeronaves (ACN) no supere el número de clasificación de pavimentos (PCN) de la pista y estacionamientos, para reducir al mínimo los posibles daños en dichas superficies del aeródromo;
 - (d) Efectuar los análisis meteorológicos que le permitan aproximar y aterrizar con seguridad en el aeródromo de destino y/o de alternativa, de acuerdo con las performances y restricciones de operación de la aeronave; y
 - (e) Las tripulaciones y aeronaves que vuelen hacia el Continente Antártico a partir de Chile, deberán cumplir con las exigencias que establece la DGAC.
- 3.1.2 El piloto al mando que opere hacia y desde los aeródromos SCRM y SCGC, deberá consignar en su FPL, 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.
- 3.1.3 Todo operador aéreo que considere los aeródromos SCRM y SCGC como aeródromos de alternativa en ruta, deberá consignar en su FPL, las horas entre las cuales podría utilizarlo como alternativa en caso de una falla u otra razón.
- 3.1.4 Todo operador aéreo que considere al aeródromo SCRM y SCGC como aeropuerto de alternativa de destino, deberá consignar en su FPL, 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.

- 3.1.5 Los vuelos sobre áreas específicas de la Antártica, en las cuales no exista cobertura VHF con alguna dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo, deberán mantener escucha en frecuencia TIBA 129.7 MHz.
- 3.1.6 Los FPL con destino al Continente Antártico desde cualquier aeródromo del país, deberán presentarse a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo correspondientes, con una antelación de setenta y dos horas (72 horas) a su estimada de despegue.
- 3.1.7 Conjuntamente con la presentación del FPL, se deben presentar los documentos previos exigidos en 2.3.1, debidamente certificados para operar hacia la Antártica.

3.2 Limitaciones operacionales en el aeródromo SCRM

- 3.2.1 El aeródromo SCRM cuenta con infraestructura aeroportuaria y ayudas a la navegación aérea, juntamente con Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Servicios Meteorológicos (MET), Servicios de Seguridad 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.
- 3.2.2 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).
- 3.2.3 No se dispone de aprovisionamiento de combustible. Asimismo, no hay disponibilidad de servicio en plataforma (carga y descarga, unidad de potencia en tierra, etc.) Requerimientos eventuales deberán ser coordinados previamente con la FACH.
- 3.2.4 El hecho de considerar al aeródromo SCRM como aeródromo de alternativa (Ruta/Destino) demanda de las requerientes coordinaciones previas que permitan las evaluaciones correspondientes entre las organizaciones involucradas.

3.3 Limitaciones operacionales en el aeródromo SCGC

- 3.3.1 El Aeródromo SCGC no cuenta con infraestructura aeroportuaria ni con ayudas a la navegación aérea, administrada y operada por la DGAC.
- 3.3.2 La aproximación a la pista del Aeródromo SCGC es visual y no tiene iluminación.
- 3.3.3 El horario de funcionamiento es HJ.
- 3.3.4 Los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios Meteorológicos (MET) en el Aeródromo SCGC, pueden ser brindados por la DGAC solamente cuando se activa la Estación Polar Científica de Chile en Glaciar Unión, los meses de noviembre y diciembre de cada año.
- 3.3.5 No se cuenta con Servicios de Seguridad Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) provisto por la DGAC, para responder oportunamente ante un aterrizaje de emergencia u otra contingencia de vuelo en las inmediaciones del aeródromo.

- 3.3.6 No se dispone de aprovisionamiento de combustible en SCGC.
- 3.3.7 No existe disponibilidad de servicios en plataforma para carga y descarga, unidad de potencia en tierra, carro eléctrico y otros, los cuales podrían ser proporcionados eventualmente por la FACH u otro Operador Aéreo, cuando activan la Estación Polar Científica de Chile en Glaciar Unión o Campamento de Servicio para Turistas en el lugar.
- 3.3.8 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.
- 3.3.9 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 DGAC y la FACH.

3.4 Vuelos locales en el aeródromo SCRM

- 3.4.1 En los siguientes casos **NO** se autorizarán vuelos locales en el Aeródromo 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; y
 - (f) Se excluyen los vuelos de aeronaves en operaciones SAR o EVACAM.

3.5 Coordinación de las operaciones

3.5.1 Los operadores aéreos, 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 ARO de SCEL, con la siguiente información:

- (a) Lugar y fecha de emisión de la solicitud;
- (b) Nombre del operador o empresa aerocomercial;
- (c) Dirección postal o telegráfica;
- (d) Nacionalidad de la empresa u operador;
- (e) Tipo de aeronave;
- (f) Matricula de la aeronave;
- (g) Nombre del piloto / licencia / habilitaciones / nacionalidad;
- (h) Numero de tripulantes y relación de pasajeros;
- (i) Objetivo de los vuelos;
- (j) Fecha de ingreso y salida del territorio nacional;
- (k) Tiempo de permanencia en el territorio antártico;
- (l) Base de operación (es) en el territorio antártico;
- (m) Sistema de comunicaciones a utilizar (VHF-HF);
- (n) Equipos de supervivencia adecuados a la ruta y área a operar;
- (o) Seguros de aeronaves y asientos de pasajeros. (solo aeronaves comerciales);
- (p) Programa de actividades en el territorio antártico, indicando fechas de las operaciones;
- (q) Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), en trámite o debidamente certificada;
- (r) Coordinación con toda institución u organismo público chileno para el apoyo de vida y soporte logístico, en trámite o debidamente certificada, si amerita; y
- (s) Nombre y firma de la persona que representa al solicitante y se responsabiliza de la solicitud.

Lo anterior es sin perjuicio de las otras autorizaciones que correspondan de acuerdo con la legislación nacional e internacional al respecto.

3.5.2 Cuando dichos operadores requieran de las instalaciones de la FACH para efectos de soporte logístico o apoyo de vida, deberán efectuar las coordinaciones con el Estado Mayor General, Dirección de Operaciones, División Antártica.

3.5.3 Los operadores aéreos, con fines comerciales, que deseen operar hacia el territorio antártico, deberán además coordinar previamente con la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), la documentación requerida.

- 3.5.4 Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos contemplados en 2.3.1, se evaluarán los horarios involucrados y el tránsito 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.
- 3.5.5 Ante cualquier variación de la ETD o cancelación del FPL, el operador deberá informar a la brevedad a la DGAC, para coordinar los nuevos requerimientos y autorizaciones.

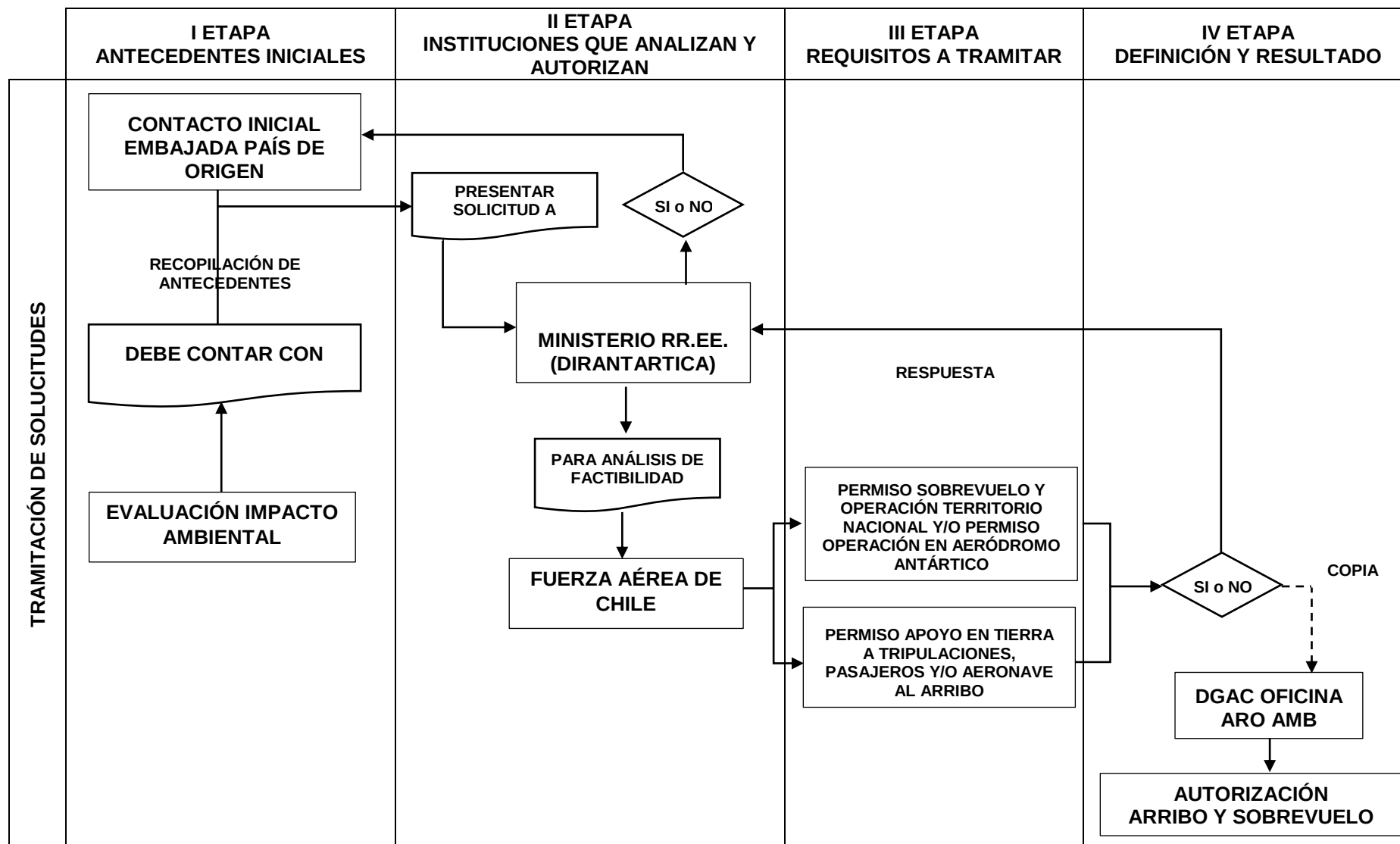
APÉNDICE 1

ENLACES DE ORGANISMOS RELACIONADOS

- 1.1 Ministerio de Relaciones Exteriores.
- (a) División de Asuntos Antárticos.
Dirección: Teatinos 180, piso 5°, Santiago.
Teléfono: (56) 228274378.
<http://www.minrel.gob.cl/minrel/site/edic/base/port/antartica.html>
- (b) Instituto Antártico Chileno (INACH), Punta Arenas.
Correo electrónico: inach@inach.cl
Dirección: Plaza Muñoz Gamero 1055, Punta Arenas.
Teléfonos: (56) 612298100 / (56) 612298141.
- (c) Sección Concursos y Medioambiente (INACH).
Correo electrónico: proyectos@inach.cl
- 1.2 Secretaría Regional Ministerial del Medio Ambiente, 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>
- 1.3 Fuerza Aérea de Chile, Estado Mayor General (Dirección de Operaciones, División Antártica):
Correo electrónico: division.antartica@fach.mil.cl
Dirección: Avenida Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Edificio Comodoro Arturo Merino Benítez, Los Cerrillos, Santiago.
Teléfonos: (56) 229765226 / (56) 229765237.
- 1.4 Dirección General de Aeronáutica Civil, Arribos y Sobrevuelos, Operación Antártica.
<https://servicios.dgac.gob.cl//arsv-web/solicitudes.html#/solicitudAntartica>

- 1.5 Oficina de Operaciones (ARO), del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.
Correo electrónico: operaciones_amb@dgac.gob.cl
Dirección AFTN: SCENZPZX SCELAUXX SCELZOX.
Teléfonos: (56) 224363227 / (56) 224363524.
- 1.6 Antarctic Flight Information Manual (AFIM).
<https://www.comnap.ag/s/Antarctic-Flight-Information-Manual-Procedures-15-July-2021.pdf>

APÉNDICE 2

TRÁMITES PARA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS ANTÁRTICAS DE CARÁCTER “GUBERNAMENTAL”

18

TRÁMITES PARA AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS ANTÁRTICAS DE CARÁCTER “NO GUBERNAMENTAL”

