

**DIFERENCIAS CON RESPECTO A LAS NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y
PROCEDIMIENTOS DE LA OACI**

Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures

ANEXO 1 Licencias al Personal Aeronáutico

Referencia/Reference Diferencia/Difference

CAPITULO 1 Por razones jurídicas nacionales, el Estado de Chile define los siguientes términos como se indica:

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 reacciones del aire con independencia del suelo.

1.2.5.2.3 Nuestra reglamentación no contempla el aplazamiento del reconocimiento médico.

CAPITULO 2

2.1.1.1 Chile utiliza la habilitación llamada Globo y ella comprende el Globo Libre, el Globo Cautivo o el Dirigible, según se trate del aerostato al cual se postula.

2.1.1.2 No se otorgan habilitaciones adicionales de categoría si no, para estos casos se otorga otra licencia.
- Restricciones de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido 60 años de edad.

2.1.10 El Estado de Chile restringe el vuelo internacional para los pilotos que hayan cumplido 60 años. No obstante podrán operar más allá de esa edad si los países a que dirigen otorgan autorización para que los pilotos vuelen en su territorio. Esta norma se aplica teniendo en consideración que en el territorio nacional Chileno se permite volar a cualquiera edad siempre que las condiciones sicofísicas se lo permitan, mediante el certificado respectivo

2.3.1.1 Para Licencia de Piloto Privado Avión el Estado de Chile exige edad mínima de 18 años.

2.4.1.3.1.1 b) En Chile se exigen 40 horas de vuelos de travesía.

2.4.1.2 El personal de tierra se divide en:

- a) Controlador de Tránsito Aéreo;
- b) Encargado de Operaciones de Vuelo;
- c) Operador de Servicios de Vuelo;
- d) Personal de Mantenimiento; y
- e) Operador de Carga y Estiba.

2.7.1.1 Para Licencia de Piloto de Piloto Helicóptero el Estado de Chile exige edad mínima de 18 años.

2.7.12 Período de vigencia de los certificados médicos.

Los periodos vigencia de los respectivos certificados médicos para cada licencia, serán las siguientes:

12 meses	: Licencia de alumno piloto.
24 meses	: Licencia de piloto Privado menor de 40 años.
12 meses	: Licencia de Piloto Privado mayor de 40 años.
12 meses	: Licencia de Piloto Comercial para menor de 40 años.
06 meses	: Licencia de Piloto Comercial para mayor de 40 años
06 meses	: Licencia de Piloto de Transporte de Línea Área.
12 meses	: Licencia de Operador de Sistemas.
12 meses	: Licencia de Tripulante Auxiliar (de cabina).
12 meses	: Licencia de Ayudante de Controlador de Tránsito Aéreo.
24 meses	: Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo menor de 40 años.
12 meses	: Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo mayor de 40 años.
48 meses	: Licencia de Operador de Carga y Estiba.
24 meses	: Licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo.
48 meses	: Licencia de Operador de Servicio de Vuelo.
48 meses	: Licencia de Ayudante de Mecánico de Mantenimiento.
48 meses	: Personal de Mantenimiento

- 2.9.1.3.1.1 c) Chile exige 40 horas de vuelo por instrumentos.
2.12.1.3.1 En Chile se exigen 15 horas de vuelo o 60 lanzamiento.
2.13.11 Para Piloto Privado de Globo el Estado de Chile exige 18 años de edad.

CAPITULO 3

3.2 Chile no considera la Licencia de Navegante.

3.2.4 Licencia de operador de carga y estiba.

3.2.4.1 Requisitos para el otorgamiento de la licencia.

a) Edad: Mínima veintiún (21) años.

b) Nivel educacional: Licencia de Educación Media, otorgada o convalidada por el Ministerio de Educación.

c) Conocimientos. El postulante demostrará ante la DGAC, mediante exámenes, sus conocimientos generales respecto de las siguientes materias:

1.- Legislación y Reglamentación:

-Código Aeronáutico; en lo relativo a los títulos III, XII y XIII. Ley N° 16.752 Orgánica y de Funcionamiento de la DGAC, sólo en los aspectos relacionados con las funciones de la DGAC:

Reglamentos Aeronáuticos:

- Reglamento Licencias al personal aeronáutico DAR 01, en lo concerniente a licencias de Encargado de Operaciones de Vuelo (EOV) y Operador de Carga y Estiba (OCE);

- Reglamento del Aire DAR 02, en lo relativo al Capítulo 2 y a las normas sobre señales y movimiento en plataforma del Apéndice A;

- Reglamento Operación de Aeronaves DAR 06, en lo concerniente a las tarea que corresponden al EOV y al OCE;

- Reglamento Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea DAR 18; y Nociones sobre el Procedimiento Infracional DAR 51.

2.- Carguío, Peso y Balance:

La influencia de la carga y de la distribución del peso en la performance y las características de vuelo de las aeronaves; cálculos de peso y estiba, tanto automatizados como manuales, de los modelos de aeronave para las cuales vaya a ejercer las atribuciones de su licencia:

Conceptos relacionados con cálculo de centro de gravedad; conocimientos básicos de limitaciones de las aeronaves. Conocimientos básicos de análisis de pista, fórmulas, cálculos y sus efectos en las performances del avión.

3.- Factores Humanos:

Factores y limitaciones humanas referidas a las funciones de carga y estiba.

4.- Medidas de prevención para impedir el embarque de sustancias ilícitas.

5.- Aspectos Administrativos:

Manifiesto de carga; función de aduanas; y función del SAG.

6.- Aspectos de seguridad aeroportuaria:

Seguridad en losa: Prevención de accidentes personales y daños a las aeronaves y funciones del SEI.

d) Experiencia:

El postulante deberá acreditar mediante el certificado de un operador titular de una ATO, haber efectuado una práctica de sesenta (60) días, con participación efectiva en a lo menos treinta (30) despachos reales en lo referente a peso y estiba, bajo supervisión de un encargado de operaciones de vuelo (EOV), dentro de los seis (6) meses que preceden a la solicitud de licencia.

e) Certificación médica:

Examen médico general "Apto", pero sólo en lo referido al punto 5.7.4 del capítulo 5 de este Reglamento.

3.2.4.2 Atribuciones

Atribuciones del titular de la licencia.- Dirigir los trabajos de carga y descarga y efectuar los cálculos de centro de gravedad de aeronaves. Asegurando que quede dentro de los límites de operación y presentando bajo su firma el formulario de peso y balance ya sea el Encargado de Operaciones de Vuelo (EOV) o al Piloto al Mando, según correspondiere.

3.2.4.3 Revalidación de la licencia.

La licencia de operador de carga y estiba deberá ser revalidada cada cuatro (4) años, acreditando ante la DGAC, mediante certificado del operador:

- Haber desempeñado las funciones pertinentes al menos durante veinticuatro (24) meses en los últimos cuatro años (4); y
- Haber efectuado un curso teórico de reentrenamiento o refresco aceptado por la DGAC".

3.2.4.4 Cuando el requisito precedente no haya sido cumplido, para revalidar la licencia, será necesario someterse al examen de conocimiento inicial.

3.2.4.5 Para todos los efectos del proceso de revalidación, será necesario presentar un nuevo examen médico general "Apto", pero sólo en lo referido al punto 5.7.4 del capítulo 5 de este reglamento.

3.2.5.3 Revalidación de la licencia.

La licencia de encargado de operaciones de vuelo deberá ser revalidada cada dos (2) años y para ello será necesario acreditar ante la DGAC, haber desempeñado las funciones correspondientes a su licencia durante, por lo menos doce (12) meses en los últimos dos (2) años, lo que será certificado por la empresa aérea".

- a) Haber desempeñado las funciones correspondientes a su licencia durante, por lo menos doce (12) meses en los últimos dos (2) años, lo que será certificado por la empresa aérea; y
- b) haber efectuado un vuelo de familiarización, en una aeronave, cuya habilitación de tipo figure en su licencia.

5.2.1 Clases de certificación médica.

Se instituirán tres clases de certificación médica a saber:

- a) Certificación médica Clase 1;
 - Aplicable a los solicitantes y titulares de:
 - Licencia de piloto comercial avión y helicóptero;
 - Licencia de piloto de transporte línea aérea avión y helicóptero; y
 - Licencia de operador de sistemas.

5.2.2 Examen médico general.

Aplicable a los solicitantes y titulares de las licencias:

- licencia de encargado de operaciones de vuelo;
- licencia de operador de servicios de vuelo;
- licencia del personal de mantenimiento;
- licencia de operador de carga y estiba (OCE), sólo en lo referido al punto 5.7.4.

CAPITULO 4

Para el personal de tierra, Chile considera las siguientes Licencias.

- a) Controlador de Tránsito Aéreo.
- b) Encargado de Operaciones de Vuelo.
- c) Operador de Servicios de Vuelo.
- d) Personal de Mantenimiento.

El personal de Mantenimiento a su vez se clasifican en:

- a) Mecánico de Mantenimiento.
- b) Supervisor de Mantenimiento.
- c) Ingeniero.

Para el personal de mantenimiento se considera niveles con requisitos, experiencia, pericia, y atribuciones respecto a cada una de las licencias y habilitaciones que se otorgan a este personal.

4.4.1.1 El Estado de Chile no otorga la habilitación de Control de Radar de Precisión para Aproximación.

4.4.1.2 4.4.2.1 La formación del Control de Tránsito Aéreo se proporciona en la Escuela Técnica Aeronáutica de Chile con estudios de dedicación exclusiva durante 8 semestres considerando aspectos teóricos y prácticas en el terreno obteniendo así el primer nivel en control de aeródromos. Posteriormente, se cumplen los requisitos de experiencia y pericia en cursos de capacitación teórico y práctico para la obtención de las habilitaciones de aproximación y área en las distintas posiciones de control.

4.5.1.3.1c) Experiencia

1.- Haber prestado servicios en despacho de aviones de transporte comercial, bajo la supervisión de un encargado de operaciones de vuelo, titular de una licencia vigente, durante 90 días como mínimo, en el período de 6 meses que inmediatamente preceden a su solicitud; o

- 2.- En el período de dos años consecutivos que inmediatamente preceden a su solicitud, haber servido como ayudante en actividades de despacho de vuelos, durante 6 meses como mínimo; o
- 3.- En el período de tres años consecutivos que inmediatamente preceden a su solicitud, haber completado a lo menos dos años de servicio en una de las siguientes funciones:
- Piloto comercial con desempeño en empresa de transporte público;
 - Meteorólogo de una organización dedicada al despacho de aeronaves del transporte público;
 - Controlador de Tránsito Aéreo;
 - O bien;
 - En una combinación de cualquiera de ellas, cuya duración del servicio en alguna de las indicadas, no podrá ser inferior a un año.

4.6 Licencia de Operador de Servicios de Vuelo.

El Estado de Chile para esta especialidad que es el equivalente al Operador de Estación Aeronáutica forma a este Especialista durante un año con estudios teórico y práctica en el terreno orientado a cumplir funciones en comunicaciones, meteorología, operaciones, servicio de información de vuelo de aeródromo y servicio de información móvil aeronáutico.

ANEXO 2 Reglamento del a Aire

Referencia/reference *Diferencia/Difference*

CAPITULO 3



Anexo "C" Se aplica Tabla de Niveles de Crucero de acuerdo a la DAN 91 Volumen I.

ANEXO 4 Elaboración y Publicación de Cartas Aeronáuticas.

Capítulo 1 DEFINICIONES, APLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD

1.1 Las siguientes definiciones no se aplican en Chile:

Aplicación
Atributo de característica
Característica
Conjunto de datos
Especificación del producto de datos
Representación
Serie de conjunto de datos

La definición "Punto de Espera de la Pista", el Estado de Chile la definió como: "Punto de Espera de Acceso a la Pista".

1.3.2.1 No se aplican literales 2) ni 3).

1.3.2.2 No implementada.

Capítulo 2 ESPECIFICACIONES GENERALES

2.1.3 Presentación de la información. Se agrega: Salvo que se vea afectada por las limitaciones o distorsiones propias de la proyección que se utilice.

2.1.7 Las cartas aeronáuticas estarán orientadas al norte verdadero, a excepción de las Cartas de Niveles Mínimos de Vigilancia ATC, las cuales estarán orientadas al norte magnético.

- 2.2 No se hace referencia a la exclusión de la expresión OACI.
- 2.3.1 No se aplica
- 2.4 En el DAR 04 sólo se publica simbología de Cartas IFR. (Simbología VFR está en cada carta).
- 2.4.4 Se aplicará a partir de 2013.
- 2.5.7 La escala es opcional y no obliga a que se incluya en el anverso.
- 2.8.1 Ortografía de nombres geográficos. Se agrega: ... y en las abreviaturas no se utilizarán signos de puntuación
- 2.8.3 No se aplica
- 2.11 No implementada
- 2.12.2 Existen diferencias respecto del Anexo 4, en los colores utilizados.
- 2.14.1 La representación no se ajusta al Apéndice 2. La definición es igual.
- 2.14.2 No se aplica
- 2.15.2 En IAC, SID, STAR, VAC, MRVAC la variación magnética se indica según la fecha de vigencia de la carta, con resolución de al menos 1 grado y la fecha.
- 2.17.2 Parcialmente implementada.(DAR 15 3.2.6 Apéndice 1).
- 2.17.4 Se aplica DAR 15 Apéndice 1.
- 2.17.5 No se aplica
- 2.17.6 No se aplica
- 2.18.1.1 Se emplea el sistema WGS-84 en todas las cartas aeronáuticas, a excepción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1.000.000 y Carta Aeronáutica 1:500.000. Comparado con el WGS-84, el Datum empleado produce una diferencia en la carta no superior a 0,5 mm.
- 2.18.1.3 Se aplica DAR 15 Apéndice 1.
- 2.18.2.2 Inicialmente, sólo para aeropuertos principales.
- 2.18.2.3 No implementada
- 2.18.3.2 No se aplica
- Capítulo 3 PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI TIPO “A”
(LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)**
- 3.2.1 Incluye también aquellos aeródromos que la Autoridad determine.
- 3.3.1 Refundido con 3.3.2. No se expresan valores en pies.
- 3.4.2 Escalas entre 1:10.000 a 1:25.000.
- 3.8.3.2 No se aplica
- 3.9.1 No implementado

- Capítulo 4 PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI TIPO “B”**
- 4.2.1 Solo para aquellos aeródromos que la autoridad estime necesario.
- 4.2.2 No se aplica
- 4.3.1 No se indican pies.
- 4.4.2 Se publica de 1:10.000 a 1:25.000
- 4.5.1 En este plano se representará:
a) el norte verdadero y el norte magnético indicando el año de la variación magnética.
b) una casilla para registrar la clave de la simbología utilizada; y
c) una casilla para registrar las enmiendas y fecha de las mismas.
- 4.5.2 En este tipo de plano, en la medida que sea necesario, se indicará:
a) una anotación que los obstáculos son aquellos que penetran las superficies limitadoras de obstáculos establecidas en el Reglamento de Aeródromos DAR 14;
b) la marcación de cada minuto de longitud y latitud. Tanto la longitud como la latitud se indicarán en grados y minutos, graficados fuera del borde del plano.
- 4.8 Se indicará la variación magnética redondeando, al menos, al grado más próximo y la fecha de la información magnética.
- 4.10.1 No implementada
- 4.10.2 No implementada
- 4.10.4 No implementada
- Capítulo 5 PLANO TOPOGRÁFICO Y DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI (ELECTRÓNICO)**
- No implementado
- Este nuevo plano no será aún considerado en la normativa nacional. Por ahora continuará figurando el Plano Tipo C.*
- Capítulo 6 CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN – OACI**
- 6.2.1 Incluye además, la posibilidad opcional para ILS CAT I.
- 6.2.2 Chile incluye información de TCH.
- 6.2.3 Corresponde a 6.2.2 del Anexo 4.
- 6.3.1 La escala horizontal, estará comprendida entre 1: 2.500 y 1: 5.000.
- 6.3.2 En reemplazo se indica: La escala vertical, será cinco veces la escala horizontal.
- 6.5.3 Implementada en 6.2.2 como TCH.
- Capítulo 7 CARTA DE NAVEGACIÓN EN RUTA – OACI**
- 7.3.1 No implementada
- 7.6.2 No implementada
- 7.6.3 No implementada
- 7.7 Deberán indicarse las isógonas y podrá incluirse el año de información isogónica.

7.9.1 Se indicarán todos los aeródromos utilizados por la aviación en los que pueda efectuarse una aproximación por instrumentos, salvo cuando se publiquen sólo cartas para el espacio aéreo superior. Además podrán indicarse otros aeródromos que no cumplan dichos requisitos.

7.9.3.1.1 No aplica lo señalado en 6) y 12).

7.9.4.1 Detalles de rutas salida/ llegada y circuitos de espera, en Cartas SID/STAR.

7.9.4.2 No se aplica

Capítulo 8 CARTA DE ÁREA - OACI

8.2.2 No implementada

8.6.2 Parcialmente implementada.

8.7 Deberán indicarse las isógonas y podrá incluirse el año de información isogónica.

8.8.2 No se aplica

8.8.3 No se aplica

8.9.3 Información opcional.

8.9.4.1.1 No aplican los puntos 8 y 13. punto 16) se aplicará a partir de 2013.

Capítulo 9 CARTA DE SALIDA NORMALIZADA – VUELO POR INSTRUMENTOS (SID) – OACI

9.3.2 No se aplica

9.4.3 No se aplica

9.6.2 No se aplica

9.7 Incluye además, la fecha.

9.9.2 No se aplica

9.9.3.1 No se aplica

9.9.3.2 No se aplica

9.9.4.1.1 Agrega gradiente mínima y restricciones de cruce. No considera reglaje del respondedor. Las altitudes se expresan en pies. punto 11) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.

9.9.4.2 No incluye procedimientos de falla de comunicaciones.

Capítulo 10 CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA – VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR) – OACI

10.3.2 No se aplica

10.6.2 No se aplica

10.7 Incluye fecha.

- 10.9.2** Las cartas de llegada se diseñarán, evitando en lo posible, el ingreso en áreas prohibidas, restringidas y peligrosas.
- 10.9.3.1** No se aplica
- 10.9.3.2** No se aplica
- 10.9.4.1.1** No se aplican las notas 1 y 2. punto 10) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.
- 10.9.4.2** No incluye procedimientos de falla de comunicaciones.

Capítulo 11 CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS – OACI

- 11.3.3** No se aplica
- 11.3.3.2** No se aplica
- 11.8.1** Se deberá indicar la variación magnética, redondeada, al menos, al grado más próximo y la fecha.
- 11.10.2.4** No se aplica
- 11.10.2.7** No se aplica
- 11.10.4.1** Se representarán las radioayudas para la navegación que se requieran para los procedimientos, junto con sus frecuencias, identificaciones y características de definición de derrota, si las tienen. Se destacarán las radioayudas que sirvan de base al procedimiento.
- 11.10.4.2** Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011.
- 11.10.4.3** Cuando sea necesario.
- 11.10.4.6** Parcialmente implementada. No se aplicó opción de ninguna radioayuda definidora de marcación.
- 11.10.6.1** punto i) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.
- 11.10.6.2** No implementada
- 11.10.6.4** No implementada
- 11.10.6.5** No se aplica
- 11.10.8.2** La tabla es opcional.
- 11.10.8.3** No se aplica
- 11.10.8.4** No implementada
- 11.10.8.5** Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011. Sólo se publicará ángulo redondeado a la décima de grado más próxima.
- 11.10.8.7** Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011.

- Capítulo 12 CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL – OACI**
- 12.2** Se elaborará la Carta de Aproximación Visual para todos aquellos aeródromos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario.
- 12.3.2** La escala estará comprendida entre 1:250 000 y 1:500 000.
- 12.4** Cuando se disponga de una carta de aproximación visual, el tamaño de las hojas será de 215 mm x 145 mm.
- 12.7.1.1** No implementada
- 12.10.2.3** No se aplica
- 12.10.2.3.1** No se aplica
- Capítulo 13 PLANO DE AERÓDROMO / HELIPUERTO – OACI**
- 13.2.1** Se elaborará el Plano de Aeródromo y Helipuertos para todos aquellos aeródromos y helipuertos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario
- 13.2.2** Se elaborará el Plano de Aeródromo y Helipuertos para todos aquellos aeródromos y helipuertos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario.
- 13.6.1** Inicialmente, la ondulación geoidal sólo se está publicando para los aeropuertos principales.
- Capítulo 14 PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA – OACI**
- 14.2** Se elaborará el Plano de Aeródromo para Movimientos en Tierra para todos aquellos aeródromos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario.
- 14.5.1** Considera además, el norte magnético.
- 14.5.2** No se publica el cambio anual, sino que el valor a la fecha de publicación.
- Capítulo 15 PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES – OACI**
- 15.2** Se elaborará el Plano de Estacionamiento y Atraque de Aeronaves para todos aquellos aeródromos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario
- 15.5.1** Considera además el norte magnético.
- 15.5.2** No se publica el cambio anual, sino que el valor a la fecha de publicación.
- Capítulo 16 CARTA AERONÁUTICA MUNDIAL – OACI 1: 1 000 000**
- 16.2.1** No se aplican las áreas del Apéndice 5
- 16.2.2** No se aplica
- 16.4.3** No se aplica
- 16.4.4** No se aplica
- 16.4.5** No se aplica

- 16.5.2 Se aplica tabla 16.5.2 del DAR 04
- 16.6 No se aplica
- 16.7.3.2 No implementada
- 16.7.5 No aplica la opción de fronteras indefinidas.
- 16.7.9.2 Se indicará en el margen la elevación (en metros o pies) del punto más alto representado en la carta y su posición geográfica redondeada al minuto más próximo.
- 16.7.10.1 Cuando se produzcan áreas en las cuales no sea posible representar el relieve por falta de visión estereoscópica o sombras, esto se rotulará con las siglas: SVE (sin visión estereoscópica) o NRS (no restituído por sombra), según corresponda.
- 16.7.10.2 No se aplica la nota de relieve incierto, sino que un símbolo.
- 16.7.11 No se aplica
- 16.7.12.1 No se aplica
- 16.7.12.2 No se aplica
- 16.9.2.1 No se consideran hidro-aeródromos.
- 16.9.2.2 Siempre que no se recargue innecesariamente la información de la carta, se indicará para cada aeródromo su nombre y elevación y, respecto a la pista, la iluminación eléctrica mínima disponible, tipo de superficie, largo y en caso de haber dos o más pistas, el largo de la mayor de ellas.
- 16.9.5.2 No se aplica

Capítulo 17 CARTA AERONÁUTICA – OACI 1:500 000

- 17.2 No se aplica
- 17.4.3 No se aplica
- 17.4.4 No se aplica
- 17.5.2 No implementada
- 17.5.4.1 No implementada
- 17.6.1.1 No se aplica
- 17.7.5 No aplica la opción de fronteras indefinidas.
- 17.7.6.3 No se aplica
- 17.7.9.2 Se indicará en el margen la elevación (en metros o pies) del punto más alto representado en la carta y su posición geográfica redondeada al minuto más próximo.
- 17.7.10.2 No aplica la nota de relieve incierto, sino que un símbolo.
- 17.7.11 No se aplica
- 17.7.12.1 No se aplica

- 17.7.12.2 No se aplica
- 17.9.2.1 No se consideran hidroaeródromos.
- 17.9.2.2 Siempre que no se recargue innecesariamente la información de la carta, se indicará para cada aeródromo su nombre y elevación y, respecto a la pista, la iluminación eléctrica mínima disponible, tipo de superficie, largo y, en caso de haber dos o más pistas, el largo de la mayor de ellas.
- 17.9.3.1 Se señalarán los obstáculos destacados que se consideren de importancia para el vuelo visual.
- 17.9.5.2 No se aplica
- Capítulo 18. Carta de Navegación Aeronáutica- OACI, escala pequeña.**
No se produce.
- Capítulo 19. Carta de Posición – OACI.**
No se produce.
- Capítulo 20. Presentación Electrónica de Cartas Aeronáuticas – OACI.**
No se producen Cartas Electrónicas.
- Capítulo 21 CARTA DE ALTITUD MÍNIMA DE VIGILANCIA ATC**
(En Chile corresponde al capítulo 18 del DAR 04)
- 21.3.1 Se agrega: Cuando se desee detallar un determinado sector, esto se podrá realizar al reverso o en hoja aparte.
- 21.3.3 No se aplica
- 21.6.2 No se aplica
- 21.7 Incluye fecha.
- 21.8.2 No se aplica
- 21.8.3 No se aplica
- 21.9.1.2 No se aplica
- 21.9.2 Cuando la escala lo permita
- 21.9.3.1 En la medida que la escala lo permita. Agrega opción de niveles de vuelo (FL) mínimos radar.
- 21.9.3.2 No se aplica

ANEXO 5 **Unidades de Medidas**
Referencia/Reference *Diferencia/Difference*

Sin diferencias

ANEXO 6 **Operación de Aeronaves (Parte I)**
Referencia/Reference *Diferencia/Difference*



Definiciones

CENTRO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO: Organismo, tal como maestranza, taller, centro de reparación, laboratorio y otros aprobado por la DGAC para efectuar trabajos técnicos en material aeronáutico o parte del mismo. Comprende el personal, equipos, herramientas, instalaciones, documentación técnica y los procedimientos escritos para la ejecución de dichos trabajos.

DESPACHO: Es una actividad de ejercicio del control de las operaciones, que se realiza antes o durante el vuelo y que consiste en la preparación de la documentación técnica, dispuesta en el SAR 06, que disp0ndr´sa el piloto al mando para que el vuelo se complete en forma segura.

DESPACHO REMOTO: Es el despacho o re-despacho a distancia de una aeronave que se encuentra en vuelo o en tierra, empleándose los medios de comunicación que sean aceptables para la Dirección General de Aeronáutica Civil, actividad que debe ser realizada por personal habilitado.

CAPÍTULO 3

3.2.1.1 Para un adecuado control de operaciones, despacho, asesoramiento y seguimiento del progreso de un vuelo, las empresas aéreas deberán contar con Centro de Despacho, medios técnicos y personal habilitado, suficientes para asegurar la seguridad y eficacia de las operaciones aéreas.

CAPITULO 8

8.4.2 Los registros citados en 7.8.1 a) a la e), se conservarán por 180 días y los registros enumerados en 7.4.1, letra f) por 2 años.

CAPITULO 9

9.4.1 Experiencia reciente piloto al mando, 60 días (3 despegues y aterrizajes en el mismo tipo de avión).

9.4.2 Experiencia reciente copiloto en los mandos por 60 días (3 despegues y aterrizajes en el mismo tipo de avión o similar).

CAPITULO 12

12.1 Establece la evacuación total del avión en un tiempo no mayor de 90 segundos.

ANEXO 8 Reglamento de Aeronavegabilidad

2.12. Certificado de Aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva (LSA)

ANEXO 9 **Facilitación**
Referencia/Reference *Diferencia/Difference*

CAPITULO 2 ENTRADA Y SALIDA DE AVIONES

2.4.1 Se exige la presentación de la Declaración General, la que además debe contener la nómina de los tripulantes.

2.4.4 Se exige el timbre de Policía Internacional, cuando se trate del despacho de salida o de entrada.

2.7 Se exige la presentación del Manifiesto de Carga de acuerdo al Modelo OACI.

2.35 No se acepta la sola información contenida en el Plan de Vuelo. El Piloto al mando de la aeronave, su propietario o su representante legal, debe comunicar a la Dirección General de Aeronáutica Civil su ingreso al país, con una anticipación mínima de 24 horas.

CAPITULO 3 ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

3.5.1 Revisión de entrada conjunta a Aduana y Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

3.5.2 Los pasaportes tienen validez de 5 años, según modificación al reglamento de Pasaportes, de fecha 19 de Mayo de 1995.

3.7 Este método recomendado, se cumple sobre la base de reciprocidad.

3.8.3 Por regla general, los turistas no requieren visado para entrar al país, pudiendo permanecer en tal calidad hasta por 90 días, a partir de la expedición. El sistema opera basado en la reciprocidad y aún en casos calificados y de fuerza mayor, Policía Internacional, puede permitir la entrada de pasajeros en tránsito que no cuenten con documentación idónea.**3.9** Se exige la Tarjeta de Embarque y Desembarque a ciudadanos Chilenos y Extranjeros Residentes y Tarjeta de Turismo a turistas.

3.10 Se utiliza el Modelo OACI.



CAPITULO 4 ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

4.4 No es aplicable todavía en Chile.

4.6.1 No se utiliza el formulario patrón de las Naciones Unidas. Se usan formularios muy similares, según sea el tipo de destinación aduanera.

4.22.1 En Chile se aceptan las muestras comerciales sin pagos de derechos, previo certificado de inutilización. Respecto a los regalos, se pagan todos los derechos, pero sujetos a un trámite de despacho rápido.

4.8.1 No se aplica.

CAPITULO 5 TRÁFICO QUE ATRAVIESA EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

5.4.1 Policía Internacional da a éstos pasajeros la calidad de pasajeros en tránsito, por un plazo estrictamente necesario. Artículo 20 Reglamento de Extranjería.

5.11 En Chile, no existen aeropuertos francos propiamente tales, pero sus finalidades se cumplen en áreas designadas.

CAPITULO 6 AEROPUERTOS, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

6.31.1 Estas instalaciones han sido suprimidas.

6.40 No existen terminales de carga equipados con medios de almacenamiento, para la carga especial.

6.4 Aún no se implementa el sistema de tarjeta de crédito.

CAPITULO 8 OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN

8.15 En Chile, existe la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, la que reúne las exigencias de OACI. Además, existen los Comités de Aeropuertos, regidos por el ROF 14-1 OAI (Reglamento Orgánico y de Funcionamiento establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil).

ANEXO 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas
Referencia/Referente Diferencia/Difference

1.-Norma OACI aún sin aplicación en Chile

a) Anexo 10, Volumen II, Sexta edición de Octubre 2001 **"Procedimientos de Comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS"**

- Capítulo 8, "Servicio Móvil Aeronáutico- Comunicaciones por Enlace de Datos", no se aplica.

-Definiciones:

Actuación Humana

Autoridad de datos ruta abajo

Autoridad de datos siguientes

Autoridad de datos vigentes

Campo de mensajes

Comunicación por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)

Radiogoniometría

Radiomarcación

Recalada

b) Anexo 10, Volumen III, Primera Edición de Julio 1995, "Sistemas de Comunicaciones"

- Parte I, Sistema de Comunicaciones de datos digitales.

Capítulos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11 y Adjuntos A y B a la Parte I no se aplican, sólo se encuentran en aplicación los Capítulos 8, 9 y 10.

- Parte II, Sistema de Comunicaciones Orales.

Capítulo I, se encuentran en preparación en OACI. Capítulos 2, 3, 4, 5 y Apéndice se aplican sin diferencias.

c) Anexo 10, Volumen V, Segunda edición de Julio 2001 "Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas".

- No hay diferencias

2.- Diferencias con la Norma OACI

Anexo 10, Volumen II, Sexta edición, Octubre 2001.

Definiciones:

Colación: En Chile se usa el término "CONFIRMACIÓN"

3.- No existe la Norma OACI

Anexo 10, Volumen II, Sexta edición, Octubre 2001.

Definiciones adicionales:

Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS): Servicio de Información de vuelo y alerta que se provee a todas las aeronaves que se dirijan a aterrizar o despegar de aeródromos no controlados.

Servicio de Información para las Operaciones en Vuelo (OFIS): Servicio de radiodifusión automática, habilitado en determinados lugares de una ruta, para proporcionar información de vuelo.

Servicio Móvil Aeronáutico (OR): Servicio Móvil Aeronáutico destinado a asegurar las comunicaciones, incluyendo las relativas a la coordinación de los vuelos, principalmente fuera de las rutas nacionales e internacionales de la aviación civil.

Servicio Móvil Aeronáutico (OR) por Satélite: Servicio Móvil Aeronáutico por satélite destinado a asegurar las comunicaciones incluyendo las relativas a la coordinación de los vuelos, principalmente fuera de las rutas nacionales o internacionales de la aviación.

Servicio MULTICOM: Servicio de radiodifusión e información de vuelo, emitido por aeronaves que se aprestan a aterrizar o despegar en aeródromos no controlados y sin servicio AFIS, empleando una frecuencia VHF normalizada.

Servicio UNICOM: Servicio Móvil Aeronáutico de comunicaciones empleado por estaciones aeronáuticas de asesoramiento en aeródromos privados.

ANEXO 11 Servicios de Tránsito Aéreo
Referencia/Referente Diferencia/Difference

CAPITULO 1 DEFINICIONES:

AERODROMO DE ALTERNATIVA ETOPS: La definición se encuentra publicada en el DAR-06 "Operación de Aeronaves".

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Chile no posee centros de información de vuelo, el servicio se otorga a través de los Centros de Control de Área.

EXPLOTADOR: La definición se encuentra publicada en el DAR-06 "Operación de Aeronaves"

RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO-SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRANSITO

AÉREO: En Chile no existen rutas con servicio de asesoramiento.

CAPITULO 2 GENERALIDADES

2.6 Espacio Aéreo F. En Chile no existe espacio aéreo "F"

CAPITULO 4 SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

4.4 Radiodifusiones VOLMET. Chile no cuenta con radiodifusiones VOLMET.

✂

APENDICE 4 ANEXO 11 OACI

- Espacio aéreo clase "F" no se aplica
- En espacios aéreos clases "E" y "G", los vuelos VFR requieren comunicación continua en ambos sentidos.
- Chile incorpora mínimas de visibilidad VMC y distancia de las nubes en los espacios aéreos B, C, D, E y G.

✂

ANEXO 13 Investigación de Accidentes de Aviación (Novena Edición, Julio 2001)
Referencia/Reference Diferencia/Difference

Sin Diferencias

ANEXO 14 Aeródromos
(Volumen I Tercera Edición, julio 1999 Volumen II Segunda Edición, Julio 1995)
Referencia/Reference Diferencia/Difference

CAPÍTULO 1 GENERALIDADES:

Definiciones:

Actuación Humana: No se aplica

Aeródromos: 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.

Aeropuerto: Aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

Aeródromo certificado: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Alcance visual en la pista RVR: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Área de deshielo/antihielo: No se aplica.

Área de señales: No se aplica.

Autoridad Aeronáutica: La Dirección General de Aeronáutica Civil.

Autoridad Aeroportuaria: La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la Administración del Aeródromo.

Base de ruedas: Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal de una aeronave.

Certificado de Aeródromos: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional

Declinación de la estación: No se aplica.

Densidad de Tránsito de Aeródromo: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Exactitud: No se aplica.

Elevación: Distancia Vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

Faro de identificación: No se aplica.

Fiabilidad del Sistema de Iluminación: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Indicador de sentido de aterrizaje: No se aplica.

Instalación de deshielo/antihielo: No se aplica.

Integridad: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Intensidad efectiva: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Letrero: No se aplica.

Luces de protección de pista: No se aplica.

Principios relativos a factores humanos: No se aplica.

ANEXO 15 Servicios de Información Aeronáutica
Referencia/Referente Diferencia/Difference

CAPÍTULO 2 DEFINICIONES

Aeropuerto: aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

CAPÍTULO 4 PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

4.1.3 Disponibilidad de cartas aeronáuticas en la AIP Volumen I. No se aplica.

Observación: Las cartas aeronáuticas se publican en la **AIP Volumen II**.

4.4.6 Hojas SUP AIP (**AIP Volumen II**) en colores. No se aplica.

ANEXO 15 Servicios de Información Aeronáutica
Referencia/Reference Diferencia/Difference

CAPÍTULO 5 NOTAM

5.1.1.4 Comunicar con siete días de antelación las zona P, R, D que se hayan establecido.

Observación: Se comunica con 48 horas de antelación, en lo posible, la activación de las zonas P, R, D que se hayan establecido y las activaciones que requieren restricciones temporales del espacio aéreo que no sean a operaciones de emergencia. En caso de circunstancias especiales se expedirá un NOTAM con restricciones temporales del espacio aéreo con menos días de antelación.

5.1.1.6 Iniciar un NOTAM cuando se publique una AMDT. No se aplica.

Observación: Se inicia un NOTAM cuando se publique un Suplemento AIP.

5.2.13.3 Lista mensual impresa de los NOTAM. No se aplica.

CAPÍTULO 7. CIRCULARES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

7.1.1.2 No se aplica.

CAPÍTULO 10. DATOS ELECTRÓNICOS SOBRE EL TERRENO Y OBSTÁCULOS

No se aplica.

APÉNDICE 1. CONTENIDO DE LAS PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP)

PARTE 1 – GENERALIDADES (GEN)

GEN 3.5.7 Servicio VOLMET. No se aplica.

PARTE 2 – EN RUTA (ENR)

ENR 5.4 No se aplica.

ENR 5.6 No se aplica.

ENR 6. No se aplica.
Observación: Cartas de ruta se publican en la AIP Volumen II.

PARTE 3 – AERÓDROMOS (AD)

AD 2.22 No se aplica.
Observación: La carta de en ruta se publica la AIP Volumen II.

AD 2.24 No se aplica.
Observación: Las cartas relativas al aeródromo se publican por separado en la AIP Volumen II.

APÉNDICE 8. REQUISITOS PARA LOS DATOS SOBRE EL TERRENO Y LOS OBSTÁCULOS

No se aplica.

ANEXO 17 SEGURIDAD **Protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita.**
Referencia/Reference *Diferencia/Difference*

CAPITULO 4 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

4.6.2 No aplicable de conformidad a la legislación nacional vigente.

4.6.3 No aplicable de conformidad a la legislación nacional vigente.

4.6.4 No aplicable de conformidad a la legislación nacional vigente.

4.7.4 No aplicable, la documentación nacional es más restrictiva que el anexo 17 el código aeronáutico, art 72, establece que el pasajero que se embarca en una aeronave, aunque este legalmente autorizado para portar armas, deberá antes de iniciar el vuelo, entregarlas al comandante o a quien este designe, las que le serán restituidas una vez finalizado ese vuelo



ANEXO 18 **Mercancías Peligrosas**
Referencia/Reference *Diferencia/Difference*

No existen diferencias.

PROCEDIMIENTOS

- DOC 8168 – OPS 611 VOL II Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves, Construcción de Procedimientos de Vuelo Visual y por Instrumentos.
- Área de maniobra de aproximación visual (en circuito): se emplean las áreas FAA.
- Aproximaciones VOR y NDB con radioayudas situadas en el aeródromo y sin FAF: se emplean los criterios FAA.
- Procedimientos de espera: se emplean los criterios FAA.

**- DIFERENCIAS FRASEOLOGÍA EN ESPAÑOL DOC 4444 ENMIENDA 2 DE LOS PANS ATM
NOVIEMBRE 2009**

Diferencias de la fraseología en español con la publicada en el Doc. OACI 444..

NUMERAL	LETRA	PALABRA O TEXTO PROPUESTO OACI	PALABRA O TEXTO USO NACIONAL
12.3.1.2	f)	EXPEDITAR ASCENSO (o DESCENSO)	AUMENTE RAZÓN DE ASCENSO (o DESCENSO)
13.3.3.1	a)	DESPUÉS DEL DESPEGUE	DESPUÉS DE LA SALIDA
12.3.3.3	b) c) f)	PATRÓN DE ESPERA	CIRCUITO DE ESPERA
12.3.4.6	a)	SOLICITO HORA CORRECTA	SOLICITO VERIFICACIÓN DE HORA
12.3.4.7	c)	ESPERE FUERA DE PISTA	MANTENGA FUERA DE PISTA
	aa)	EXPEDITE RODAJE	APURE RODAJE
	* bb)	EXPEDITANDO RODAJE	APURANDO RODAJE
12.3.4.9	c)	EXPEDITE CRUCE DE PISTA	APURE CRUCE DE PISTA
12.3.4.15	c)	NOTIFIQUE EN BÁSICO	NOTIFIQUE EN BASE
	d)	PREPARE POSIBLE IDA AL AIRE	PREPARE POSIBLE FRUSTRADA
12.3.4.18	a) b)	IDA AL AIRE	NO ATERRICE. PASE DE LARGO
12.3.4.20	c)	EXPEDITE ABANDONO DE PISTA	APURE ABANDONO DE PISTA
12.4.2.4.1	a)	EN CASO DE IDA AL AIRE	EN CASO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA
12.4.2.4.4	a)	TREN ABAJO Y AFIANZADO	TREN ABAJO Y ASEGURADO

12.4.2.5 FRASEOLOGÍA PARA APROXIMACIONES “PAR” NO UTILIZABLE EN CHILE

* RESPUESTA PILOTO



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK