

GEN 1.7 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

PREÁMBULO

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en ANEXO 1, Licencias al Personal Aeronáutico, a través de las siguientes Normas Técnicas Aeronáuticas:

DAN 61 "LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES";

DAN 63 "LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EXCEPTO PILOTOS";

DAN 65 "LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO"; y

DAN 67 "NORMAS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA".

CAPITULO 1 DEFINICIONES Y REGLAMENTO GENERAL RELATIVOS AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1.1 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 Reglas generales relativas a las licencias

El Estado de Chile no considera la licencia de aeronaves de despegue vertical.

CAPITULO 2 LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en CAPITULO 2 del ANEXO 1 Licencias al Personal Aeronáutico, a través de la Norma Técnica Aeronáutica DAN 61 "LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES" que considera además la Licencia de Piloto de Ultraliviano no motorizado (UL).

2.1.10 Limitación de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido los 60 años y restricción de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido los 65 años

Por razones jurídicas nacionales(ley), el Estado de Chile define este requisito como se indica:

Las atribuciones de las licencias para pilotos expedidas por la DGAC no tendrán limitaciones respecto a edad máxima, en tanto dichas atribuciones sean ejercidas en el espacio aéreo nacional y se encuentre vigente la Certificación Médica Aeronáutica correspondiente. En Operaciones Aéreas Internacionales, se deberán cumplir las limitaciones de edad establecidas por los Estados extranjeros en los que se opere.

- 2.6.1. Licencia de piloto de transporte de línea aérea
 - 2.6.1.1. Edad El solicitante tendrá como mínimo 21 años de edad.
Por razones jurídicas nacionales(ley), el Estado de Chile, considera edad mínima de 18 años. Previamente debe cumplir todos los requisitos de horas como piloto al mando requeridas.
- 2.9.1. Licencia de piloto de planeador
 - 2.9.1.1. Edad El solicitante tendrá como mínimo 16 años de edad.
El Estado de Chile, considera Edad mínima 17 años y si el solicitante es menor de 18 años deberá acreditar el consentimiento de su representante legal y no podrá realizar vuelos "solo" hasta alcanzar los 18 años.
- 2.10. Licencia de piloto de globo libre
 - 2.10.1. Edad El solicitante tendrá como mínimo 16 años de edad.
El Estado de Chile, considera Edad mínima 17 años y si el solicitante es menor de 18 años deberá acreditar el consentimiento de su representante legal y no podrá realizar vuelos "solo" hasta alcanzar los 18 años.

CAPITULO 3 LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en CAPITULO 3 del ANEXO 1 Licencias al Personal Aeronáutico, a través de la Norma Técnica Aeronáutica DAN 63 "LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EXCEPTO PILOTOS", que considera las Licencias de Operador de Sistemas, Tripulante Auxiliar de Cabina, Tripulante Auxiliar Sanitario, Navegante, y habilitación de Mecánico Tripulante.

- 3.1. Reglas generales relativas a las licencias de navegante y mecánico de a bordo
El Estado de Chile, ha denominado la Licencia de Mecánico de a bordo como Operador de Sistemas, exigiendo similares requisitos que Anexo 1.

CAPÍTULO 4. LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en CAPITULO 4 del ANEXO 1, Licencias al Personal Aeronáutico, a través de la Norma Técnica Aeronáutica DAN 65 "LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO".

Las licencias que la Dirección general de Aeronáutica Civil ha establecido, son las siguientes: Alumno Controlador de Tránsito Aéreo; Controlador de Tránsito Aéreo (CTA); Técnico en Servicios de Vuelo (TSV); Encargado de Operaciones de Vuelo (EOV); Operador de Carga y Estiba (OCE); Ayudante de Mecánico de Mantenimiento; Mecánico de Mantenimiento; Supervisor de Mantenimiento; e Ingeniero.

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.**

Referencia/Reference *Diferencia/Difference*

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 restituido 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

CAPITULO 3 GENERALIDADES

3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Estado de Chile dispone de una norma específica denominada DAN 19 “*Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) proveedores de servicios*” basada en el ANEXO 19 Gestión de la seguridad operacional, y en el Documento OACI 9859 Manual de gestión de la seguridad operacional.

3.3.4 y 3.3.5: Para todos los efectos de recopilación, gestión de datos e información sobre seguridad operacional, el Estado de Chile aplica la Ley N°20.285 “SOBRE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA”

CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO

4.2 CERTIFICACIÓN Y SUPERVISIÓN DE OPERACIONES

El Estado de Chile para la obtención de un certificado de operador aéreo (AOC), dispone de una norma específica DAN 119 basada en el ANEXO 6 y en el Documento OACI 8335.

4.2.2 Vigilancia de las operaciones de un explotador extranjero

Estado de Chile para los explotadores aéreos extranjeros que realizan operaciones de vuelo de entrada y salida al territorio chileno, dispone de una norma específica DAN 129 basada en el Documento OACI 8335 PARTE VI para el reconocimiento de los AOC correspondientes.

Para las operaciones de cabotaje por parte de explotadores aéreos extranjeros, el Estado de Chile dispone de la norma DAN 119 para la obtención de un certificado de operador aéreo (AOC), y la norma operacional DAN 121, DAN 135, o DAN 137 según corresponda.

4.5 OBLIGACIONES DEL PILOTO AL MANDO

Estado de Chile dispone de una ley aeronáutica superior N° 18916 denominada Código Aeronáutico, la cual dispone las funciones y obligaciones del Piloto al Mando, al cual denomina también comandante.

4.9 REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO CON REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) O DE NOCHE.

Estado de Chile no permite el transporte de pasajeros en operaciones de vuelo IFR con un solo piloto, deberá disponer de piloto y copiloto, sin importar el tipo y configuración de la aeronave.

4.10 GESTIÓN DE LA FATIGA

El Estado de Chile dispone de una ley laboral N° 20321, la cual regula prescriptivamente la fatiga de los tripulantes de vuelo y tripulantes auxiliares.

CAPITULO 6 INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVIÓN

6.23 TODOS LOS AVIONES OPERADOS POR UN SOLO PILOTO CON REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) O DE NOCHE.

Estado de Chile no permite el transporte de pasajeros en operaciones de vuelo IFR con un solo piloto, deberá disponer de piloto y copiloto, sin importar el tipo y configuración de la aeronave.

CAPÍTULO 7. EQUIPO DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA DE A BORDO

7.2 EQUIPO DE NAVEGACIÓN

Estado de Chile dispone de una norma específica DAN 160 basada en el Documento OACI 9613 para las operaciones PBN (RNAV-RNP).

CAPÍTULO 9. TRIPULACIÓN DE VUELO DEL AVIÓN

9.4.2 Experiencia reciente — piloto de relevo en crucero

Estado de Chile no utiliza el concepto “Piloto de relevo en crucero” basado y sustentado en la utilización de un copiloto, asimismo basado en un piloto, con un entrenamiento restringido solo a la fase de “vuelo en crucero”. Para todos los efectos del vuelo, tales como relevos de tripulación en crucero, se utiliza el concepto de piloto al mando habilitado completamente para todas las fases del vuelo, sin ninguna restricción.

9.4.5 Operaciones con un solo piloto utilizando reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche.

Estado de Chile no permite el transporte de pasajeros en operaciones de vuelo IFR con un solo piloto, deberá disponer de piloto y copiloto, sin importar el tipo y configuración de la aeronave.

ANEXO 8

AERONAVEGABILIDAD

Referencia/Reference

Diferencia/Difference

El Estado de Chile ha declarado que no es Estado de diseño ni de fabricación; por lo tanto, las siguientes partes del Anexo 8 no son aplicables: Parte II Capítulos 1 y 2 relacionados con Certificación de Tipo y Certificación de Producción y las Partes III, IV, V, VI y VII relacionadas con diseño. Chile ha definido la adopción de los Estándares de Aeronavegabilidad y Medio Ambientales de la Autoridad Aeronáutica de los EE. UU. (FAA) y de la Unión Europea (EASA) específicamente lo relacionado con Planeadores; lo anterior, para efectos de Convalidación / Aceptación de Certificados de Tipo, tarea previa a la Certificación de Aeronavegabilidad.

Por último, el Estado de Chile dispone de una ley aeronáutica superior N° 18916 denominada Código Aeronáutico, la cual dispone los aspectos relativos a la aeronavegabilidad y es base también para la generación de la normativa aeronáutica nacional.

PARTE II CAPITULO 3 CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.

El Estado de Chile dispone del Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08 y de la Norma DAN 21 Certificación de Productos y Partes basados en el Anexo 8.

3.2.2: Está considerado en la normativa señalada la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial en la categoría deportiva liviana (LSA).

PARTE II CAPÍTULO 5 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

Estado de Chile dispone de una norma específica denominada DAN 19 “Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) proveedores de servicios” basada en el ANEXO 19 Gestión de la seguridad operacional, y en el Documento OACI 9859 Manual de gestión de la seguridad operacional.

3.3.4 y 3.3.5: Para todos los efectos de recopilación, gestión de datos e información sobre seguridad operacional, el Estado de Chile aplica la Ley N° 20.285 “SOBRE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA”.

PARTE II CAPÍTULO 6 APROBACIÓN DE ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO.

Estado de Chile dispone de un reglamento DAR 145 Centros de Mantenimiento Aeronáutico y de una norma aeronáutica DAN 145, denominada de la misma manera.

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**
(Vol. I Tercera Edición, julio 1999 Vol. 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/anti hielo: 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/anti hielo: 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 1 Generalidades

1.1 Definiciones

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

CAPÍTULO 5 PRODUCTOS Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

5.2.5.1 Disponibilidad de cartas aeronáuticas en la AIP Volumen I. No se aplica.
Observación: Las cartas aeronáuticas se publican en la AIP Volumen II.

5.2.5.1 m) Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo – OACI (electrónico), No se aplica

5.2.5.2 d) Carta de posición – OACI, No se aplica

5.3 Conjunto de datos digitales, No se aplica

5.3.1 Generalidades, No se aplica

5.3.2 Conjunto de datos AIP, No se aplica

5.3.3 Conjunto de datos sobre el terreno y los obstáculos, No se aplica

5.3.4 Conjunto de datos cartográficos de aeródromo, No se aplica

5.3.5 Conjunto de datos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos, No se aplica

6.3.3 Actualizaciones de conjuntos de datos, No se aplica

Observación: Esta Información está incluida en la Normativa DAN 15, pero NO APLICA por no contar, con sistema de base de datos para implementar dicha información e intercambio de información con otros Estados

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.



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK