

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2018

MINISTERIO	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	PARTIDA	11
SERVICIO	DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	CAPÍTULO	21

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2014	Efectivo 2015	Efectivo 2016	Efectivo a Junio 2017	Estimado 2017	Meta 2018	Ponderación	Medios de Verificación	Notas
•Normativa Aeronáutica y Meteorológica.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 1 Porcentaje de Material Particulado Respirable (Mp10) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, superior a lo permitido por la Norma Chilena en el año t. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	(N° de muestreos de Mp10 superior a 150µg/m3 en el año t/N° total de muestreos de Mp10 en el año t)*100	0.00 % (0.00/113.00)*100	3.33 % (4.00/120.00)*100	0.00 % (0.00/119.00)*100	0.00 % (0.00/274.00)*100	8.76 % (24.00/274.00)*100	2.55 % (7.00/274.00)*100	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Sección Gestión Ambiental Aeroportuaria. <u>Reportes/Informes</u> Memo mensual con reporte de los datos obtenidos.	1
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Producto</u> 2 Razón de fiscalizaciones a los CMA que ejecutan mantenimiento a todas aquellas aeronaves de un PMD superior a los 5.700 kgs. y más de 19 pasajeros, con respecto a la cantidad de CMA que estén vigentes durante el año. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	Número de fiscalizaciones efectuadas a los CMA en el año t/Número de CMA vigentes en el año t	8.88 unid ades 71.00/8.00	6.18 unid ades 68.00/11.00	7.54 unid ades 98.00/13.00	5.00 unid ades 50.00/10.00	7.50 unid ades 75.00/10.00	7.50 unidades 90.00/12.00	11%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Departamento Seguridad Operacional	2
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Producto</u> 3 Razón de fiscalizaciones a las Aeronaves de Transporte Público en el año t, que realizan operaciones aéreas, tanto en Chile como en el	(Número de fiscalizaciones efectuadas a las aeronaves de Transporte Público en el año t) /(Número de aeronaves de	0.68 unid ades 100.00/147.00	0.66 unid ades 106.00/160.00	0.73 unid ades 115.00/157.33	0.49 unid ades 79.00/160.00	0.73 unid ades 117.00/160.00	0.73 unidades 117.00/160.00	11%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Departamento Seguridad Operacional	3

	extranjero, con respecto a la cantidad de aeronaves de Transporte Público vigentes en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	Transporte Público vigentes en el año t)									
●Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u> 4 Porcentaje de cumplimiento de la norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los ejercicios del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SSEI). Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Número total de ejercicios realizados en el año t que cumplen con la Norma/Número total de ejercicios realizados en el año t)*100	100.00 % (82.00/82.00)*100	100.00 % (77.00/77.00)*100	100.00 % (80.00/80.00)*100	47.62 % (40.00/84.00)*100	100.00 % (84.00/84.00)*100	100.00 % (86.00/86.00)*100	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Sección SSEI <u>Formularios/Fichas</u> Formulario Tiempo de Respuesta Cód. R-SSEI-027	4
●Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 5 Número de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS en el año t/Total de movimientos de aeronaves del país en el año t)*100000	4.68 unidades (24.00/513108.00)*100000.00	3.79 unidades (19.00/500817.00)*100000.00	2.98 unidades (15.00/502794.00)*100000.00	0.80 unidades (4.00/501754.00)*100000.00	6.50 unidades (32.61/501754.00)*100000.00	4.77 unidades (24.00/502853.00)*100000.00	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes <u>Reportes/Informes</u> Resumen de Incidentes ATS.	5
●Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 6 Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de VOR en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Tiempo real en horas, de funcionamiento en el año t/Tiempo en horas, de funcionamiento especificado en el año t)*100	99.42 % (242736.00/244157.00)*100	99.42 % (243255.00/244685.00)*100	97.83 % (247752.00/253248.00)*100	48.85 % (120716.00/247131.00)*100	97.00 % (239718.00/247131.00)*100	97.97 % (242114.00/247131.00)*100	8%	<u>Formularios/Fichas</u> Estadística Departamento Logística <u>Reportes/Informes</u> Informes de Disponibilidad de VOR	6
●Servicios de Meteorología.	<u>Eficacia/Producto</u>	(Total de observaciones	96.78 % (107364.0	97.53 % (110265.0	96.22 % (120913.0	58.16 % (64509.00/	93.00 % (103160.00	96.19 % (106697.0	11%	<u>Reportes/Informes</u>	7

	7 Porcentaje de cumplimiento de calidad total en observaciones meteorológicas (METAR), en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	meteorológicas (METAR) que cumplen calidad total en el año t/Total de observaciones meteorológicas (METAR) realizadas en el año t)*100	0/110933.00)*100	0/113062.00)*100	0/125664.00)*100	110925.00)*100	/110925.00)*100	0/110925.00)*100		Estadísticas Subdepartamento Pronósticos	
•Servicios de Meteorología.	<u>Eficacia/Producto</u> 8 Porcentaje de cumplimiento de oportunidad en pronósticos meteorológicos (TAF), en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de pronósticos meteorológicos (TAF) que cumplen con oportunidad en el año t./Total de pronósticos meteorológicos (TAF) realizados en el año t.)*100	96.43 % (20100.00/20844.00)*100	94.49 % (20022.00/21189.00)*100	92.34 % (19648.00/21278.00)*100	47.16 % (9555.00/20259.00)*100	93.59 % (18960.00/20259.00)*100	93.59 % (18788.00/20075.00)*100	11%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Subdepartamento Pronósticos.	8
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 9 Cantidad de accidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de accidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC en el año t/Total de movimientos de aeronaves en el año t)*100000	0.00 unidades (0.00/513108.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/500817.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/502794.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/501754.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/501754.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/502853.00)*100000.00	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	9
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 10 Cantidad de incidentes de responsabilidad de la DGAC cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC en el año t/Total de movimientos de aeronaves en el año t)*100000	0.00 unidades (0.00/513108.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/500817.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/502794.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/501754.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/501754.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/502853.00)*100000.00	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	10
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u> 11 Porcentaje de objetos	(Total de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el	83.75 % (67.00/80.00)*100	84.09 % (74.00/88.00)*100	92.86 % (78.00/84.00)*100	41.67 % (35.00/84.00)*100	76.19 % (64.00/84.00)*100	82.14 % (69.00/84.00)*100	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Sección AVSEC.	11

- ii) Se entiende por Tiempo Real de Funcionamiento, al tiempo en que el VOR está efectivamente emitiendo su señal VHF en condiciones utilizables por los usuarios (pilotos), dentro del período de medición establecido. Se entiende por Tiempo de Funcionamiento Especificado, al período de tiempo de medición establecido, que se compone del tiempo real de funcionamiento del VOR, más los tiempos de falla y menos los tiempos de interrupción por causas externas no controlables (ejemplo, catástrofes naturales).
- iii) La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) entrega recomendaciones a las autoridades aeronáuticas para que se establezca el nivel de disponibilidad de servicio de los sistemas VOR adecuados para la correcta operación del sistema aeronáutico.
- iv) La red nacional de VOR está conformada por 29 sistemas dispuestos en estaciones a lo largo del país.

7 Para los efectos del indicador se debe tener presente lo siguiente:

- i) METAR (METeorological Aerodrome Report), es el estándar internacional del formato del código utilizado para emitir informes periódicos de las observaciones meteorológicas en los aeropuertos/aeródromos. Se emiten informes horarios de observaciones meteorológicas, de acuerdo a los horarios de funcionamiento de los aeródromos.
- ii) Se entiende por Calidad Total el cumplimiento tanto de los conceptos de oportunidad y calidad para una observación meteorológica (METAR), donde oportunidad se relaciona con el cumplimiento de la fecha y hora de ingreso a la red AFTN, y calidad se relaciona con la aceptación de la observación por el sistema SACLIM, según se cumplan los estándares para ello.
- iii) Las mediciones anuales corresponden a las observaciones METAR que se realizan en la Red Primaria, la que está compuesta por los 16 aeropuertos/aeródromos más importantes del país, los cuales se ubican principalmente en las Capitales Regionales o en las cercanías de ciudades que son relevantes por ciertos aspectos como por ejemplo el económico, permitiendo así su conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional para el caso de los 7 aeropuertos.

8 Para los efectos del indicador se debe tener presente lo siguiente:

- i) TAF (Terminal Aerodrome Forecast), pronóstico de tiempo meteorológico que se realiza en un aeropuerto/aeródromo.
- ii) Se entiende por oportunidad el cumplimiento de la fecha y hora de emisión del pronóstico de acuerdo a los estándares definidos, según la normativa en la materia.
- iii) Las mediciones anuales corresponden a los pronósticos TAF que se realizan en la Red Primaria, la que está compuesta por los 16 aeropuertos/aeródromos más importantes del país, los cuales se ubican principalmente en las Capitales Regionales o en las cercanías de ciudades que son relevantes por ciertos aspectos como por ejemplo el económico, permitiendo así su conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional para el caso de los 7 aeropuertos.

9 La Responsabilidad del Servicio debe entenderse como responsabilidad infraccional, es decir relacionada con el cumplimiento de la Normativa Aeronáutica vigente que la rige. La responsabilidad del Servicio queda plasmada en los hechos, análisis y conclusiones del informe final de la Investigación y de la Resolución del Director General que establece las causas y factores contribuyentes del accidente investigado. Ello se materializa de acuerdo a un proceso técnico realizado por personal especialista que desarrolla sus tareas en base a lo estipulado en el DAR 13 (Decreto N° 216 del 03 de diciembre 2003) y en el Manual de Investigación de Accidentes elaborado por el Departamento Prevención de Accidentes. Para el caso del indicador, al no existir certeza del número de movimientos de aeronaves para el año t, se considera para el cálculo de la meta como total de movimientos de aeronaves en el año t el total registrado en el año t-2.

10 La Responsabilidad del Servicio debe entenderse como responsabilidad infraccional, es decir relacionada con el cumplimiento de la Normativa Aeronáutica vigente que la rige. La responsabilidad del Servicio queda plasmada en los hechos, análisis y conclusiones del informe final de la Investigación y de la Resolución del Director General que establece las causas y factores contribuyentes del incidente investigado. Ello se materializa de acuerdo a un proceso técnico realizado por personal especialista que desarrolla sus tareas en base a lo estipulado en el DAR 13 (Decreto N° 216 del 03 de diciembre 2003) y en el Manual de Investigación de Accidentes elaborado por el Departamento Prevención de Accidentes. Para el caso del indicador, al no existir certeza del número de movimientos de aeronaves para el año t, se considera para el cálculo de la meta como total de movimientos de aeronaves en el año t el total registrado en el año t-2.

11 El Programa Pasajero Incógnito, consiste en que un funcionario de la DGAC transporta elementos prohibidos de cargar con el fin de conocer la capacidad de los operarios AVSEC (Seguridad de Aviación), para detectar objetos que los pasajeros no deben portar.