

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2017

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 2013	Efectivo 2014	Efectivo 2015	Efectivo a Junio 2016	Estimado 2016	Meta 2017	Ponderación	Medios de Verificación	Notas
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u> 1 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). <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	(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 % (80.00/80.00)*100	100.00 % (82.00/82.00)*100	100.00 % (77.00/77.00)*100	50.00 % (40.00/80.00)*100	100.00 % (80.00/80.00)*100	100.00 % (84.00/84.00)*100	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Sección SSEI <u>Formularios/Fichas</u> Formulario Tiempo de Respuesta Cód. R-SSEI-027	1
•Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 2 Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares en el año t <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	(Número de horas en funcionamiento de radares en el año t/Número de horas de radares en uso durante el período en el año t)*100	99.51 % (118647.00/119232.00)*100	99.76 % (124288.00/124584.00)*100	99.66 % (130957.00/131400.00)*100	49.58 % (65322.00/131760.00)*100	99.00 % (130443.00/131760.00)*100	99.00 % (130086.00/131400.00)*100	8%	<u>Formularios/Fichas</u> Estadística Departamento Logística. <u>Reportes/Informes</u> Informes de Disponibilidad de Radares.	2
•Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 3 Número de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO</small>	(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	4.01 unidades (22.00/548914.00)*100000.0	4.68 unidades (24.00/513108.00)*100000.0	3.79 unidades (19.00/50817.00)*100000.0	1.79 unidades (9.00/503554.00)*100000.0	6.50 unidades (32.73/503554.00)*100000.0	6.50 unidades (32.61/503554.00)*100000.0	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes <u>Reportes/Informes</u> Resumen de Incidentes ATS.	3

	Aplica Gestión Territorial: NO										
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Productos</u> 4 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. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	Número de fiscalizaciones efectuadas a los CMA en el año t/Número de CMA vigentes en el año t	9.43 unidades 66.00/7.00	8.88 unidades 71.00/8.00	6.18 unidades 68.00/11.00	4.70 unidades 47.00/10.00	7.50 unidades 75.00/10.00	7.50 unidades 75.00/10.00	11%	Reportes/Informes Estadísticas Departamento Seguridad Operacional	4
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Productos</u> 5 Razón de fiscalizaciones a las Aeronaves de Transporte Público en el año t, que realizan operaciones aéreas, tanto en Chile como en el 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	(Número de fiscalizaciones efectuadas a las aeronaves de Transporte Público en el año t) / (Número de aeronaves de Transporte Público vigentes en el año t)	0.62 unidades 92.00/149.00	0.68 unidades 100.00/147.00	0.66 unidades 106.00/160.00	0.39 unidades 63.00/160.00	0.73 unidades 117.00/160.00	0.73 unidades 117.00/160.00	11%	Reportes/Informes Estadísticas Departamento Seguridad Operacional	5
•Servicios de Meteorología.	<u>Eficacia/Productos</u> 6 Porcentaje de cumplimiento de calidad total en observaciones meteorológicas (METAR), en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de observaciones meteorológicas (METAR) que cumplen calidad total en el año t/Total de observaciones meteorológicas (METAR) planificadas para el año t)*100	93.38 % (95575.00/102348.00)*100	96.78 % (107364.00/110933.00)*100	97.53 % (110265.00/113062.00)*100	50.96 % (55433.00/108781.00)*100	90.00 % (97902.00/108781.00)*100	93.00 % (103160.00/110925.00)*100	11%	Reportes/Informes Estadísticas Subdepartamento Pronósticos	6
•Servicios de Meteorología.	<u>Eficacia/Productos</u> 7 Porcentaje de cumplimiento de	(Total de pronósticos meteorológicos (TAF) que cumplen con	95.57 % (17914.00/18745.00)*100	96.43 % (20100.00/20844.00)*100	94.49 % (20022.00/21189.00)*100	48.48 % (9822.00/20259.00)*100	90.00 % (18233.00/20259.00)*100	93.59 % (18960.00/20259.00)*100	11%	Reportes/Informes Estadísticas Subdepartamento Pronósticos.	7

	oportunidad en pronósticos meteorológicos (TAF), en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	oportunidad en el año t./Total de pronósticos meteorológicos (TAF) planificados para el año t.)*100									
•Normativa Aeronáutica, Meteorológica y Ambiental.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 8 Porcentaje de Material Particulado Respirable (Mp10) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, superior a lo permitido por la Norma Chilena en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(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 % (0.00/116.00)*100	0.00 % (0.00/113.00)*100	3.33 % (4.00/120.00)*100	0.00 % (0.00/120.00)*100	9.02 % (10.82/120.00)*100	8.76 % (24.00/274.00)*100	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Sección Gestión Ambiental Aeroportuaria. <u>Reportes/Informes</u> Memo mensual con reporte de los datos obtenidos.	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 (0.00/548914.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/513108.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/500817.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/503554.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/503554.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/501754.00)*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 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 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 (0.00/548914.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/513108.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/500817.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/503554.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/503554.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/501754.00)*100000.00	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	10
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u> 11 Porcentaje de objetos detectados del Plan Pasajero Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t/Total de	77.38 % (65.00/84.00)*100	83.75 % (67.00/80.00)*100	84.09 % (74.00/88.00)*100	51.19 % (43.00/84.00)*100	76.19 % (64.00/84.00)*100	76.19 % (64.00/84.00)*100	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Sección AVSEC.	11

	<p>Incógnito en el año t</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>objetos del Plan Pasajero Incógnito en el año t)*100</p>										<p><u>Reportes/Informes</u> Informe Prueba de Seguridad Programa Pasajero Incógnito.</p>
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Notas:

1 El ejercicio de práctica de emergencia se debe entender como el entrenamiento que deben tener quienes están cargo del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), para mejor actuar en los casos eventuales de incidentes/accidentes de aeronaves en las unidades aeroportuarias. En la normativa asociada (DAR 14 (Reglamento de Aeródromos)), se establecen los tiempos de respuesta del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios en aeronaves (SSEI), como también, la responsabilidad de la autoridad aeroportuaria en la planificación de prácticas de emergencia, a fin de mejorar la eficacia del servicio mediante equipo de salvamento. Estas prácticas consisten en la simulación de Salvamento y/o Extinción de Incendios siempre guardando relación con las operaciones de aeronaves, donde se mide entre otras cosas el tiempo transcurrido entre la llamada de emergencia y la llegada del equipo de salvamento al lugar de los hechos, suponiendo su ubicación en extremo de cada pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y estado de superficie.

2 El Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares, se determina de acuerdo a los criterios establecidos en el Anexo N° 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen I, Radioayudas para la navegación, que considera los periodos de funcionamiento, los periodos de interrupción previstos y los periodos de falla.

3 Se entiende por incidentes de tránsito aéreo, aquel suceso que ocurre producto de la interacción entre la aeronaves y los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), que no llegue a ser accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones y que ocurra desde el momento que una aeronave inicia su desplazamiento en el área de movimientos para efectuar un vuelo u ocurra en el espacio aéreo nacional hasta que aterriza y detiene sus motores. Para el caso del indicador, al no existir certeza del número de movimientos de aeronaves para el año t, se considera como total de movimientos de aeronaves en el año t el total registrado en el año t-2.

4 Para los efectos del indicador se debe tener presente:

- i) CMA: Centro de Mantenimiento de Aeronaves.
- ii) PMD: Peso Máximo de Despegue.
- iii) Se entiende por CMA vigentes en el año t, al promedio de la cantidad de CMA de los 12 meses del año t, informados por el Departamento de Seguridad Operacional.

5 Para el caso del indicador, se debe tener presente:

- i) Aeronaves de Transporte Público son aquellas Aeronaves de un PMD superior a los 5.700 kgs. y más de 19 pasajeros, con matrícula nacional.
- ii) Se entiende por Aeronaves de Transporte Público vigentes en el año t, al promedio de la cantidad de aeronaves mayores de 5700 kilos y más de 19 pasajeros, de los 12 meses del año t, informados por el Departamento de Seguridad Operacional.

6 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.
- 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.

7 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.

8 Para este indicador se debe tener presente:

- i) Se entiende por Material Particulado Respirable MP10 al material particulado con diámetro aerodinámico menor o igual que 10 micrones.
- ii) El indicador se elaborará en relación a la concentración límite permisible de $150\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ como valor para 24 horas y el número de días al año en que se supera la concentración para 24 horas en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, lo anterior según la Normativa vigente de Calidad del Aire.
- iii) Sólo se considerará como valor de concentración mensual válido, aquel que resulte de al menos el 75% de las mediciones programadas para el mes (Artículo 1 Letra L D.S. N°59 DE 1998 del MINSEGPRES).
- iv) Debido a la renovación de Equipo de Medición MP10 de Caseta en Estación Aeropuerto Arturo Merino Benítez, las actividades de rescate de datos a partir del año 2017 serán diarias y en forma continua durante todo el año.

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 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 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.