

INFORME DE EGRESO DEL SISTEMA DE CUMPLIMIENTO DE COMPROMISOS

Programa/Institución: Dirección General de Aeronáutica Civil
Ministerio: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Servicio: DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
Año: 2003
Calificación: Egresado
Fecha Egreso: 31-12-2009

Recomendación	Compromiso	Cumplimiento
<p>1. Mejorar la definición de los objetivos estratégicos de la DGAC, asumiendo la tarea de posicionar de mejor forma su rol, tomando en consideración el Plan Estratégico y los objetivos estratégicos propuestos por la consultora:- Cautelar la seguridad de las operaciones aeronáuticas, definiendo normas que permitan un desarrollo seguro de la industria, controlando eficazmente su cumplimiento, y otorgando autorizaciones y licencias en forma transparente y oportuna. -</p> <p style="padding-left: 40px;">Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea seguros y de calidad, contribuir al desarrollo de la infraestructura de dominio público requerida para el efecto, que responda a la demanda por los servicios respectivos, bajo un esquema de tasas y derechos consistentes con una gestión eficiente de esta infraestructura.-</p> <p style="padding-left: 40px;">Entregar servicios meteorológicos y de climatología aplicada que satisfagan las necesidades de la comunidad, los</p>	<p>Revisar Plan Estratégico 2004 – 2010 considerando la propuesta de objetivos estratégicos realizados por la evaluación.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Al respecto, se redefinieron los objetivos, productos y subproductos estratégicos de la Institución, los cuales fueron incluidos en el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG), quedando estos como siguen:</p> <p>a. Objetivos Estratégicos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Mantener altos estándares de seguridad en las operaciones aeronáuticas, estableciendo la normativa que permita la operación y el desarrollo del sector aeronáutico nacional, fiscalizando eficazmente su cumplimiento. · Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea, que respondan a la demanda por los servicios requeridos, bajo un esquema de tasas y derechos consistentes con la gestión del sistema aeronáutico operacional. · Proporcionar servicios meteorológicos que satisfagan las necesidades de la comunidad, sectores productivos e instituciones, de acuerdo con estándares internacionales, propendiendo a la generación autónoma de ingresos. · Consolidar una presencia nacional e internacional eficaz, que permita promover los intereses que

<p>requerimientos de empresas e instituciones, de acuerdo con estándares internacionales de naciones comparables, y buscando generar autónomamente los ingresos posibles de obtener. - Consolidar una presencia internacional eficaz, que permita obtener oportunamente la información necesaria sobre el desarrollo futuro de la industria, y promover las posiciones que mejor satisfagan los intereses de las actividades aéreas del país.</p>		<p>mejor satisfagan al sistema aeronáutico nacional y preservar su patrimonio histórico.</p> <p>b. Productos Estratégicos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Servicios Aeroportuarios · Servicios de Navegación Aérea · Servicios de Seguridad Operacional · Servicios de Meteorología · Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico <p>c. Subproductos Estratégicos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Del Producto Servicios Aeroportuarios dependen: (Este producto Estratégico, se encuentra asociado a los Objetivos Estratégicos Nos. 1, 2, 3 y 4) <p>a. Servicios área movimiento: pista, calles de rodaje, servicios de plataforma.</p> <p>b. Servicios de Seguridad de Aviación Civil (AVSEC).</p> <p>c. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).</p> <p>d. Autorizaciones y Certificaciones Aeroportuarias.</p> <p>e. Asesorías técnicas especializadas en Servicios Aeroportuarios.</p> <p>f. Promoción de los intereses de los Servicios Aeroportuarios en los ámbitos nacional e internacional.</p> <p>g. Normativa de la actividad de los Servicios Aeroportuarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Del Producto Servicios de Navegación Aérea dependen: (Este producto Estratégico, se encuentra asociado a los Objetivos Estratégicos Nos. 1, 2, 3 y 4) <p>a. Servicios de Información de Vuelo.</p> <p>b. Servicios de Control de Tránsito Aéreo.</p> <p>c. Publicaciones Aeronáuticas.</p> <p>d. Inspección de Ayudas a la Navegación.</p> <p>e. Promoción de los intereses de los Servicios de</p>
---	--	---

		<p>Navegación Aérea en los ámbitos nacional e internacional.</p> <p>f. Asesorías técnicas especializadas en Servicios de Navegación Aérea.</p> <p>g. Normativa de la actividad de los Servicios de Navegación Aérea.</p> <p>· Del Producto Servicios de Seguridad Operacional dependen: (Este producto Estratégico, se encuentra asociado a los Objetivos Estratégicos Nos. 1 y 4)</p> <p>a. Certificaciones y Autorizaciones Aeronáuticas. b. Habilitaciones. c. Licencias. d. Fiscalizaciones. e. Prevención e Investigación de Accidentes. f. Asesorías técnicas especializadas en Servicios de Seguridad Operacional. g. Promoción Servicios de Seguridad Operacional en los ámbitos nacional e internacional. h. Normativa de la actividad de los Servicios de Seguridad Operacional.</p> <p>· Del Producto Servicios de Meteorología dependen: (Este producto Estratégico, se encuentra asociado a los Objetivos Estratégicos Nos. 1, 3 y 4)</p> <p>a. Servicios de Meteorología Aeronáutica. b. Servicios de Meteorología y Climatología Aplicada. c. Servicios de Meteorología No Aeronáutica. d. Asesorías técnicas especializadas en Servicios Meteorológicos. e. Promoción de los intereses de los Servicios Meteorológicos en los ámbitos nacional e internacional. f. Normativa de la actividad de los Servicios Meteorológicos.</p> <p>· Del Producto Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico dependen:</p>
--	--	--

		<p>(Este producto Estratégico, se encuentra asociado al Objetivo Estratégico No. 4)</p> <p>a. Servicio de Biblioteca y Archivo Histórico Aeronáutico. b. Servicio de Visitas y Apoyo a las Actividades de Educación</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Certificado Recepción Propuesta Preliminar Definiciones Estrategicas e Indicadores de Desempeño, Formulario A1 y H. Cod. Certificado N° 100146.</p>
<p>1. Mejorar la definición de los objetivos estratégicos de la DGAC, asumiendo la tarea de posicionar de mejor forma su rol, tomando en consideración el Plan Estratégico y los objetivos estratégicos propuestos por la consultora:- Cautelar la seguridad de las operaciones aeronáuticas, definiendo normas que permitan un desarrollo seguro de la industria, controlando eficazmente su cumplimiento, y otorgando autorizaciones y licencias en forma transparente y oportuna. - Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea seguros y de calidad, contribuir al desarrollo de la infraestructura de dominio público requerida para el efecto, que responda a la demanda por los servicios respectivos, bajo un esquema de tasas y derechos consistentes con una gestión eficiente de esta infraestructura.- Entregar servicios meteorológicos y de climatología aplicada que satisfagan las</p>	<p>Incorporar en proceso de Formulación presupuestaria 2005 (formulario A – 1) misión y objetivos estratégicos DGAC redefinidos de acuerdo a lo señalado en la revisión del Plan Estratégico 2004 – 2010.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Al respecto, la misión no tuvo cambios y los objetivos estratégicos redefinidos y señalados en el punto anterior, se han incluido en la Formulación Presupuestaria 2005.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Formulario A1 incluido en la formulación Presupuestaria 2005. Certificado de Recepción N° 100146 del 3 de Agosto del 2004</p>

<p>necesidades de la comunidad, los requerimientos de empresas e instituciones, de acuerdo con estándares internacionales de naciones comparables, y buscando generar autónomamente los ingresos posibles de obtener. - Consolidar una presencia internacional eficaz, que permita obtener oportunamente la información necesaria sobre el desarrollo futuro de la industria, y promover las posiciones que mejor satisfagan los intereses de las actividades aéreas del país.</p>		
<p>1. Mejorar la definición de los objetivos estratégicos de la DGAC, asumiendo la tarea de posicionar de mejor forma su rol, tomando en consideración el Plan Estratégico y los objetivos estratégicos propuestos por la consultora:- Cautelar la seguridad de las operaciones aeronáuticas, definiendo normas que permitan un desarrollo seguro de la industria, controlando eficazmente su cumplimiento, y otorgando autorizaciones y licencias en forma transparente y oportuna. - Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea seguros y de calidad, contribuir al desarrollo de la infraestructura de dominio público requerida para el efecto, que responda a la demanda por los servicios respectivos, bajo un esquema de tasas y derechos consistentes con una gestión eficiente de esta infraestructura.- Entregar servicios meteorológicos y de climatología aplicada que satisfagan las</p>	<p>Elaborar Plan Estratégico 2004 – 2010 considerando el cambio de objetivos estratégicos presentados en formulario A – 1 presupuesto 2005.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Se elaboró un nuevo Plan Estratégico para el período 2005 – 2010. En él se consideraron los Objetivos Estratégicos presentados en formulario A-1 del presupuesto 2005.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Por oficio DPC "O" N° 04/A/1384/2382 de fecha 28 de Abril 2005, el Sr. Director General da a conocer oficialmente a todas las Direcciones de la Institución los nuevos Objetivos, Productos y Subproductos Estratégicos, que empiezan a regir a contar de esta fecha, para todos los efectos institucionales.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES Plan Estratégico de la Institución periodo 2005 - 2010.</p>

<p>necesidades de la comunidad, los requerimientos de empresas e instituciones, de acuerdo con estándares internacionales de naciones comparables, y buscando generar autónomamente los ingresos posibles de obtener. - Consolidar una presencia internacional eficaz, que permita obtener oportunamente la información necesaria sobre el desarrollo futuro de la industria, y promover las posiciones que mejor satisfagan los intereses de las actividades aéreas del país.</p>		
<p>2. Definir como áreas claves de la DGAC, en las cuales concentrar su preocupación: los servicios de navegación aérea y seguridad operacional. En el primer caso, por tratarse de un área que requiere de un expertizaje especial y de un trabajo coordinado y empleo de recursos comunes con la FACH. La segunda área clave, seguridad operacional, involucra la regulación y fiscalización de toda actividad de los operadores aeronáuticos, facilitando su operación y desarrollo, y velando al mismo tiempo porque su actividad no comprometa la seguridad aérea. No obstante el nivel alcanzado en materia de normas y reglamentos, se recomienda continuar fortaleciendo las actividades de actualización de éstas, de manera de responder a los requerimientos internacionales y a las necesidades de la industria.</p>	<p>Revisar objetivos estratégicos de la DGAC, en el marco de la revisión del Plan Estratégico 2004 - 2010, de modo que reflejen la importancia de los Servicios de Navegación Aérea y Servicios de Seguridad Operacional.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Estos criterios fueron tomados en consideración para la redefinición de los objetivos estratégicos, señalados en el punto N° 1, e incluidos en el Sistema de Planificación y Control de Gestión del PMG.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Certificado Recepción Propuesta Preliminar Definiciones Estrategicas e Indicadores de Desempeño. Formulario A1. Cod Certificado N° 100146, de fecha 03 de Agosto de 2004</p>
<p>2. Definir como áreas claves de la DGAC, en las cuales concentrar su preocupación: los servicios de</p>	<p>Realizar consulta a usuarios respecto de la nueva normativa a publicar, previo al envío a trámite legal de</p>	<p>Para el cumplimiento de este compromiso se ingresaron a la página web de la DGAC los proyectos de reglamentos que se iban a tramitar</p>

<p>navegación aérea y seguridad operacional. En el primer caso, por tratarse de un área que requiere de un expertizaje especial y de un trabajo coordinado y empleo de recursos comunes con la FACH. La segunda área clave, seguridad operacional, involucra la regulación y fiscalización de toda actividad de los operadores aeronáuticos, facilitando su operación y desarrollo, y velando al mismo tiempo porque su actividad no comprometa la seguridad aérea. No obstante el nivel alcanzado en materia de normas y reglamentos, se recomienda continuar fortaleciendo las actividades de actualización de éstas, de manera de responder a los requerimientos internacionales y a las necesidades de la industria.</p>	<p>dicha normativa.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>posteriormente, abriéndose además, para tal efecto en esta página, un correo donde los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional pueden ingresar sus comentarios y sugerencias respecto de los proyectos de reglamentos, normas y procedimientos publicados. Al 30 de Junio de 2005 no hubo registro tangible de opinión emitida por los usuarios del sistema.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Fotocopia de La página Web de la DGAC con el LINK: Reglamento en estudio, para que los clientes y usuarios del sistema envíen su opinión.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES antecedentes del modelo de consulta de la opinión de usuarios respecto de los proyectos de reglamentos, normas y procedimientos. Al 30 de Junio de 2005 no existe registro tangible de opinión emitida por los usuarios del sistema.</p>
<p>2. Definir como áreas claves de la DGAC, en las cuales concentrar su preocupación: los servicios de navegación aérea y seguridad operacional. En el primer caso, por tratarse de un área que requiere de un expertizaje especial y de un trabajo coordinado y empleo de recursos comunes con la FACH. La segunda área clave, seguridad operacional, involucra la regulación y fiscalización de toda actividad de los operadores aeronáuticos, facilitando su operación y desarrollo, y velando al mismo tiempo porque su actividad no comprometa la seguridad aérea. No obstante el nivel alcanzado en materia</p>	<p>Actualizar normativa y reglamentos procedentes de la OACI de acuerdo a lo establecido en calendario de actualización.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Para tal efecto, durante el transcurso del año 2004, se efectuaron las siguientes enmiendas y tramitación de los Reglamentos que se señalan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> · "Licencias al Personal Aeronáutico". DAR 01 Enmienda remitida a la Subsecretaría de Aviación (SS.AV)., en Agosto de 2004. · "Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea". DAR 03 Enmienda remitida a la SS.AV., en Enero de 2004, Oficializada por Decreto Supremo N° 123 del 05 de Agosto 2004 y Publicada en el Diario Oficial el 24 de Noviembre de 2004. · "Reglamento de Aeronavegabilidad". DAR 08 Enviado a SS.AV. en Enero de 2004, Oficializado por Decreto Supremo N° 53 del 17 Marzo 2004 y Publicado en Diario Oficial con fecha 03 de Julio de 2004.

<p>de normas y reglamentos, se recomienda continuar fortaleciendo las actividades de actualización de éstas, de manera de responder a los requerimientos internacionales y a las necesidades de la industria.</p>		<ul style="list-style-type: none"> · "Reglamento sobre Aeródromos". DAR 14 Remitido a SS.AV. el 04 de Agosto 2004. Sr. Presidente de la República firmó el respectivo Decreto, tomó razón la Contraloría General de la República, encontrándose actualmente en proceso de publicación en Diario Oficial. · "Tasas y Derechos Aeronáuticos". DAR 50 Última enmienda fue oficializada por Decreto Supremo N° 030 de fecha 08 de Septiembre 2004 y publicado en Diario Oficial con fecha 25 Noviembre 2004. · "Sanciones por infracciones a la legislación y disposiciones aeronáuticas". DAR 51 Enviado a la SS.AV. con fecha 12 de Agosto de 2004, oficializado por Decreto Supremo N° 148 de fecha 26 de Enero 2004 y publicado en Diario Oficial con fecha 05 de Abril 2004. · "Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo, Reconstrucciones y Alteraciones". DAR Parte 43, aprobado por Decreto Supremo N° 104 del 14 de Junio de 2004 y publicado en el Diario Oficial el 18 de Octubre de 2004. · "Operaciones Aéreas para lanzamiento o saltos en paracaídas". DAR Parte 105 Enmiendas remitidas a la (SS.AV). en Agosto de 2004, Oficializada por Decreto Supremo N° 154 de Septiembre 2004 y Publicada en el Diario Oficial el 25 de Noviembre de 2004. · "Centro de Mantenimiento Aeronáutico" DAR Parte 145 aprobado por Decreto Supremo N° 103 del 14 de Junio de 2004 y publicado en el Diario Oficial el 09 de Octubre de 2004. <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Los Decretos Supremos aprobatorios y los reglamentos actualizados.</p>
<p>3. Definir las funciones que debe cumplir la DGAC y las que deben cumplir el MOPTT en el ámbito aeroportuario. A este respecto, se</p>	<p>Elaborar y presentar propuesta al Ministro de Obras Públicas para trasladar labor de planificación de construcción de aeródromos y</p>	<p>Esta propuesta se formalizó por parte de esta DGAC, al presentar para discusión este tema en la sesión del Comité Técnico Aeronáutico (CTA) del día 27 de abril del 2006.</p>

<p>advierte una falta de posicionamiento de la DGAC de su rol en el plan de desarrollo aeroportuario y en el modelo de concesiones. Adicionalmente respecto de los Servicios Aeroportuarios, se recomienda acordar procedimientos compartidos con la Dirección de Aeropuertos del MOPTT en el contexto de las concesiones aeroportuarias, para la realización de estudios especializados en conjunto, toda vez que se requiera zanjar algún tema donde existan intereses contrapuestos, evitando la duplicidad de esfuerzos y gastos.</p>	<p>aeropuertos desde la DAP al Comité Técnico Aeronáutico compuesto por representantes del Ministerio de Defensa, Ministerio de Obras Públicas (DAP), Ministerio de Transporte (JAC), DGAC y FACH.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>En esa ocasión se definió que cada Institución (JAC, DAP, CGC y DGAC) entregarían una opinión respecto a una idea de darle un carácter formal al CTA. Posteriormente y después de haberse analizado entre las 4 instituciones esta posibilidad, se concluyó que no era posible, ya que requeriría la tramitación de una nueva Ley, porque las funciones que se pretendía estuvieran radicadas en este CTA, por Ley estaban en la DAP.</p> <p>Además de lo descrito, la DAP ante consulta oficial de esta DGAC, contestó por oficio Ord. N° 134 de fecha 23 de Marzo de 2007, que no era posible efectuar el traspaso solicitado, ya que esta función por Ley debía ser cumplida por el MOP (DAP).</p> <p>Por otra parte, el CTA en esa ocasión decidió crear una "Mesa de Trabajo de Concesiones" que analizara en detalle algunos temas relacionados con el desarrollo aeroportuario. Esta Mesa se constituyó y sesionó todas las semanas durante un año, llegando a determinar importantes aspectos que se han puesto en práctica en el desarrollo aeroportuario que se está impulsando actualmente.</p> <p>Entre otras cosas se determinó que debía existir un plan de desarrollo de aeródromos, que considerara no sólo los nuevos que se proyecten, sino que el mantenimiento de los ya existentes. Este Plan está siendo elaborado en conjunto entre la DAP y la DGAC, con participación de la FACH.</p> <p>Al término del trabajo de la Mesa, se hizo un documento para rendir cuenta ante el CTA de la labor efectuada y los acuerdos alcanzados.</p> <p>Además de lo anterior, vale la pena recalcar que el trabajo que se desarrolla en el CTA y el que se desarrolló en la Mesa de Trabajo, están permitiendo planificar, licitar, construir y mantener la infraestructura aeroportuaria, en forma coordinada</p>
---	---	---

		<p>entre las instituciones que integran el CTA.</p> <p>Además, se logró perfeccionar el Convenio Mandato mediante el cual la DGAC le entrega al MOP la autorización para invertir una cantidad X de recursos financieros en las licitaciones aeroportuarias, estableciendo claramente todos los aspectos legales, reglamentarios, administrativos, etc., para mejor resguardar los intereses de esta DGAC y del Estado en general.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2006)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> S.D.P. OF (O) N° 04/B/1/545 DEL 02.OCTUBRE.2004.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES los acuerdos tomados en la Décimo Segunda Sesión del Comité Técnico Aeronáutico (CTA) respecto de la Estructura Legal del Comité Técnico.</p> <p>Por oficio (O) N° 04/0/1/1104/3654 de fecha 07 de julio 2006 se remitió Anexo A "estado de avance de los cinco compromisos de la DGAC" y el Acta de Reunión del Comité Técnico Aeronáutico Primera Sesión Año 2006 (16 de Mayo 2006)</p> <p>Oficio Dirección de Aeropuertos N° 134 de fecha 23 de Marzo 2007.</p> <p>Informe de la Mesa de Trabajo de Concesiones (DGAC, DAP, CGA y JAC)</p> <p>Documento de Análisis y Desarrollo de nuevo Modelo de Concesiones Aeroportuarias</p> <p>Ejemplos de Convenio de mandato DAGC a MOP. "Concesión Nuevo Aeropuerto de la IX Región".</p>
--	--	---

<p>3. Definir las funciones que debe cumplir la DGAC y las que deben cumplir el MOPTT en el ámbito aeroportuario. A este respecto, se advierte una falta de posicionamiento de la DGAC de su rol en el plan de desarrollo aeroportuario y en el modelo de concesiones. Adicionalmente respecto de los Servicios Aeroportuarios, se recomienda acordar procedimientos compartidos con la Dirección de Aeropuertos del MOPTT en el contexto de las concesiones aeroportuarias, para la realización de estudios especializados en conjunto, toda vez que se requiera zanjar algún tema donde existan intereses contrapuestos, evitando la duplicidad de esfuerzos y gastos.</p>	<p>Elaborar y presentar propuesta al Comité Técnico Aeronáutico para que la DGAC y el Ministerio de Transporte participen como contraparte técnica del estudio de proyección de demanda y modelo óptimo de negocios de las concesiones aeroportuarias, contratado por el MOP cada vez que se inicie el proceso de una nueva concesión aeroportuaria o ampliación de una existente.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Este tema fue expuesto por la Dirección General de Aeronáutica Civil en la Primera Reunión del Comité Técnico Aeronáutico (CTA) efectuado el día 16 de Mayo del año 2006. Después de discutir la propuesta, se concluyó que en los hechos tanto la JAC como la DGAC estaban participando en los Estudios de Demanda y Modelo de Negocio para las concesiones aeroportuarias. Ello, en la práctica se está dando, por cuanto la DGAC ha participado activamente en los grupos de trabajo que se han creado a instancias del Comité Técnico Aeronáutico, para el estudio del nuevo Aeropuerto de la IX Región y las relitaciones de los Aeropuertos "El Tepual" y "Diego Aracena". Al respecto el Comité acuerda que es necesario formalizar el trabajo de estos grupos de estudio en los nuevos proyectos. En éstos, la DGAC a solicitud de la DAP nombró a sus representantes para los diferentes proyectos, por oficio "Ord" N° 04/A/5/1832/2967 de fecha 31 de Mayo de 2006.</p> <p>Complimentariamente, la Mesa de Trabajo creada al alero del CTA, estudió junto a 2 empresas consultoras, un Modelo de Demanda, llegando a la conclusión que el presentado por la empresa LEN y Asociados era el que más se ajustaba a los requerimientos de todas las partes.</p> <p>De esta manera, se acordó que de ahora en adelante se utilizaría, en todas las instituciones nombradas, este modelo para determinar la demanda en el Sistema Aeronáutico Nacional. Es así como la CGC lo utilizó para calcular la demanda en el Modelo de Negocio establecido en las BALI para la relitación de los aeropuertos de Iquique y Puerto Montt que se llevará a cabo próximamente. Por su parte la DGAC lo utiliza para determinar la proyección de ingresos y gastos; la DAP para calcular y determinar las obras que se requerirán en estos aeropuertos, etc.</p> <p>Producto también del trabajo de esta Mesa, se logró</p>
--	---	---

		<p>optimizar y acordar un modelo de negocio para las nuevas licitaciones de aeropuertos, que entrará en aplicación con el llamado a licitación de Iquique y Puerto Montt.</p> <p>Además de lo anterior, vale la pena recalcar que el trabajo que se desarrolla en el CTA y el que se desarrolló en la Mesa de Trabajo, están permitiendo planificar, licitar, construir y mantener la infraestructura aeroportuaria, en forma coordinada entre las instituciones que integran el CTA.</p> <p>Además, se logró perfeccionar el Convenio Mandato mediante el cual la DGAC le entrega al MOP la autorización para invertir una cantidad X de recursos financieros en las licitaciones aeroportuarias, estableciendo claramente todos los aspectos legales, reglamentarios, administrativos, etc., para mejor resguardar los intereses de esta DGAC y del Estado en general.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2006)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se informa al Ministerio de Hacienda - DIPRES que este compromiso queda pendiente.</p> <p>Por Oficio (O) N° 04/0/1/1104/3654 de fecha 07 de julio de 2006 se remitió el Anexo A "estado de avance de los cinco compromisos DGAC", el Acta de reunión del Comité Técnico Aeronáutico primera Sesión año 2006 y el Oficio (O) N° 04/A/5/1832/2967 de fecha 31 de Mayo 2006.</p> <p>Acta de reunión del Comité Técnico Aeronáutico (CTA) del 16 de Mayo de 2006.</p> <p>Oficio DP N° 4/A/5/1832/2967 de fecha 31 de Mayo 2006, en el que se nombran representantes DGAC para proyectos: Aeropuerto D. Aracena y El Tepual.</p>
--	--	--

		<p>Oficio DAP N° 164 de fecha 19 de Mayo 2006, en el que se solicita nombrar representantes DGAC para proyectos: Aeropuerto D. Aracena y El Tepual.</p> <p>Estudio de Demanda y Evaluación Social Aeropuerto El Tepual, diciembre 2006. Presentado por LEN & Asociados.</p> <p>Estudio de Demanda y Evaluación Social Aeropuerto Diego Aracena, diciembre 2006. Presentado por LEN & Asociados.</p>
<p>3. Definir las funciones que debe cumplir la DGAC y las que deben cumplir el MOPTT en el ámbito aeroportuario. A este respecto, se advierte una falta de posicionamiento de la DGAC de su rol en el plan de desarrollo aeroportuario y en el modelo de concesiones. Adicionalmente respecto de los Servicios Aeroportuarios, se recomienda acordar procedimientos compartidos con la Dirección de Aeropuertos del MOPTT en el contexto de las concesiones aeroportuarias, para la realización de estudios especializados en conjunto, toda vez que se requiera zanjar algún tema donde existan intereses contrapuestos, evitando la duplicidad de esfuerzos y gastos.</p>	<p>Elaborar y presentar propuesta al Comité Técnico Aeronáutico para modificar la estructura de la administración de las concesiones aeroportuarias, traspasando la labor de fiscalización desde el inspector fiscal de la DAP del MOP al jefe de aeródromos de la DGAC. La DAP continuaría a cargo de la mantención y construcción de aeropuertos y aeródromos.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>El tema se presentó como propuesta al CTA en su sesión del 16 de mayo del 2006. En esta sesión se concluyó que no era posible esta modificación, ya que la Ley de Concesiones entrega esta facultad indelegable al MOP y se ejerce a través del DGOP, del cual dependen los inspectores fiscales.</p> <p>Sin embargo, la DGAC, por acuerdo del CTA, envió un documento a la DAP para que respondiera oficialmente respecto a este tema, cosa que ocurrió y se recibió respuesta con fechas 07 de Julio de 2006, mediante Oficio "Res" DAP N° 0003 y Oficio DAP N° 134 de fecha 23 de Marzo de 2007, en los cuales se confirma lo concluido.</p> <p>No obstante lo anterior, durante la Mesa de Trabajo de Concesiones se estableció crear, a partir de las próximas concesiones (Iquique y Puerto Montt), un Comité de Concesiones, integrado por el Jefe del Aeropuerto por parte de la DGAC, el Inspector Fiscal por parte del MOP y el Concesionario, con la finalidad de conversar y solucionar todos los aspectos de operación del aeropuerto que tengan que ver con la concesión. De esta forma se creó una instancia que, aunque el inspector fiscal sigue siendo del MOP, la DGAC está representada formalmente en dicha función.</p> <p>Además de lo anterior, vale la pena recalcar que el</p>

		<p>trabajo que se desarrolla en el CTA y el que se desarrolló en la Mesa de Trabajo, están permitiendo planificar, licitar, construir y mantener la infraestructura aeroportuaria, en forma coordinada entre las instituciones que integran el CTA.</p> <p>Además, se logró perfeccionar el Convenio Mandato mediante el cual la DGAC le entrega al MOP la autorización para invertir una cantidad X de recursos financieros en las licitaciones aeroportuarias, estableciendo claramente todos los aspectos legales, reglamentarios, administrativos, etc., para mejor resguardar los intereses de esta DGAC y del Estado en general.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2006)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> S.D.P. OF. (O) N° 04/B/1/545 DEL 02 OCTUBRE 2004.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES los fundamentos técnicos y legales de lo inviable de una modificación legal.</p> <p>Por Oficio (O) N° 04/0/1/1104/3654 de fecha 07 de Julio de 2006 se remite copia del Acta de Reunión del Comité Técnico Aeronáutico Primera Sesión año 2006 (16 de Mayo 2006).</p> <p>Mediante el Oficio Reservado N° 04/A/5/1731/239 de fecha 24 de Mayo de 2006 se solicita a la DAP pronunciamiento jurídico respecto al traslado de titularidad del Inspector Fiscal</p> <p>Oficios "Res" DAP N° 0003 de fecha 07 de Julio 2006, en el que se da respuesta a lo relacionado con el traspaso de funcines de la Inspección Fiscal.</p> <p>Oficio DGAC PD "Ord" N° 04/A/1/3967/6071 de fecha 27 de Octubre de 2006, en que se reitera lo</p>
--	--	--

		<p>solicitado al MOP, respecto del Pronunciamiento Jurídico traspaso funciones inspector fiscal.</p> <p>Oficio DGAC PD "Ord" N° 04/A/1/0548/0710 de fecha 8 de Febrero de 2007, en que se reitera lo solicitado al MOP, respecto del Pronunciamiento Jurídico traspaso funciones inspector fiscal.</p> <p>Oficios DAP N° 134 de fecha 23 de Marzo 2007, en el que se da respuesta a lo relacionado con el traspaso de funciones de la Inspección Fiscal.</p>
<p>4. Servicios de Navegación Aérea 4.1. Perseverar en los esfuerzos destinados a garantizar la calidad de servicio, en especial en la obtención de la certificación ISO 9000, encuestas periódicas a usuarios y ampliación de la cobertura del programa de orientación al cliente.</p>	<p>Elaborar Términos de Referencia y Bases Administrativas de licitación internacional para contratar la certificación ISO 9000 de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Se dio cumplimiento a este compromiso, con el Contrato firmado con la Empresa "BUREAU VERITAS", con fecha 05 de Abril de 2004, para que realizara el proceso de Auditoría y Certificación del Sistema de Gestión de Calidad de los Servicios de Tránsito Aéreo.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Contrato firmado con la empresa Bureau Veritas Chile S.A.(BVQI Chile)el 05 de Abril del 2004</p>
<p>4. Servicios de Navegación Aérea 4.1. Perseverar en los esfuerzos destinados a garantizar la calidad de servicio, en especial en la obtención de la certificación ISO 9000, encuestas periódicas a usuarios y ampliación de la cobertura del programa de orientación al cliente.</p>	<p>Realizar certificación ISO 9000 de los servicios de tránsito aéreo.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Mediante oficio "O" N° 09/3/931/2017 de fecha 13 de Septiembre de 2004 se señala que con la certificación de las dependencias ATS de Arica, Iquique, Antofagasta, Arturo Merino Benítez, Centro de Control de Área Unificado, Tobalaba, Administración DASA, Subdirección de Tránsito Aéreo, Concepción, Temuco y Puerto Montt, la Empresa Bureau Veritas Quality Internacional (BVQI), con fecha 15 de julio de 2004 dio por terminado el proceso de auditoría de certificación y acredita con fecha 19 de Agosto de 2004 en el instituto Nacional de Normalización, la citada certificación.Finalmente, cabe hacer presente que por oficio D.PL "O" N° 04/0/24 de fecha 01 de Octubre 2004, el Director de Planificación remitió a la Dirección de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos los respectivos certificados de Sistema</p>

		<p>de calidad con acreditación UKAS; RAB, INN, de acuerdo a la Norma ISO 9001:2000, documentos que fueron remitidos a la Dirección General de Aeronáutica Civil, por la empresa Burea Veritas.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Certificado N° 336 de fecha 18.AGOSTO.2004.</p>
<p>4. Servicios de Navegación Aérea 4.2. En cuanto a la relación indirecta con los usuarios, se recomienda una consulta más activa, de modo de contar con mayor información y alcanzar acuerdos para promover las inversiones y el "upgrade" tecnológico más conveniente a nivel país, así como las formas de fiscalización operativa de las instalaciones y los procedimientos correspondientes.</p>	<p>Incorporar en línea a través del sitio web de la DGAC el servicio de Plan de Vuelo.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Este compromiso fue cumplido con fecha 01 de Abril de 2004, con la incorporación al sitio Web de la DGAC del Servicio de Plan de Vuelo, para pilotos que vuelen con licencia otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil en aeronaves chilenas que operen en territorio nacional.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Pagina Web de la DGAC. (WWW.dgac.cl). Con fecha 01 de Abril se incorporó el Servicio de Plan de Vuelo, para pilotos que vuelen con licencia otorgada por la DGAC.</p>
<p>4. Servicios de Navegación Aérea 4.2. En cuanto a la relación indirecta con los usuarios, se recomienda una consulta más activa, de modo de contar con mayor información y alcanzar acuerdos para promover las inversiones y el "upgrade" tecnológico más conveniente a nivel país, así como las formas de fiscalización operativa de las instalaciones y los procedimientos correspondientes.</p>	<p>Realizar reuniones mensuales con principales usuarios del sistema aeronáutico en todos los aeródromos del país.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Se han realizado reuniones mensuales en Aeropuertos y Aeródromos del país, con excepción de aquellos aeródromos que por sus características y ubicación geográfica no cuentan con usuarios como líneas aéreas, Concesiones, Oficinas DAP, etc., de acuerdo al programa establecido por esa Dirección, en ellas, se trataron tópicos de interés tanto para la DGAC como para los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional. Dentro de los principales tópicos tratados, se señalan los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Trabajos de conservación a efectuar en pistas, por parte de la DAP. · Análisis de la calidad de los servicios que se brindan. · Inquietudes y soluciones sobre temas de facilitación.

		<ul style="list-style-type: none"> · Temas operacionales, con Empresas Aéreas. · Estado de la Infraestructura. · Concesiones. · Medidas de Seguridad. <p>Finalmente, es necesario destacar que las reuniones realizadas han servido para establecer una evaluación periódica del grado de satisfacción de las necesidades de los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional y que la Institución está brindando, con el propósito de orientar los esfuerzos para su mejoramiento.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio DASA(o) N° 09/3/7/859/1838. de fecha 25 de Agosto. Oficio "O" N° 09/3/7/1184/3244 de fecha 27 de diciembre 2004. Anexo "A".</p>
<p>4. Servicios de Navegación Aérea 4.2. En cuanto a la relación indirecta con los usuarios, se recomienda una consulta más activa, de modo de contar con mayor información y alcanzar acuerdos para promover las inversiones y el "upgrade" tecnológico más conveniente a nivel país, así como las formas de fiscalización operativa de las instalaciones y los procedimientos correspondientes.</p>	<p>Realizar reuniones mensuales con principales usuarios del sistema aeronáutico en todos los aeródromos del país.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Se han realizado reuniones mensuales en Aeropuertos y Aeródromos del país, con excepción de aquellos aeródromos que por sus características y ubicación geográfica no cuentan con usuarios como líneas aéreas, Concesiones, Oficinas DAP, etc., de acuerdo al programa establecido por esa Dirección, en ellas, se trataron tópicos de interés tanto para la DGAC como para los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional. Dentro de los principales tópicos tratados, se señalan los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Trabajos de conservación a efectuar en pistas, por parte de la DAP. · Análisis de la calidad de los servicios que se brindan. · Inquietudes y soluciones sobre temas de facilitación. · Tems operacionales, con Empresas Aéreas. · Estado de la Infraestructura. · Concesiones. · Medidas de Seguridad. <p>Finalmente, es necesario destacar que las reuniones realizadas han servido para establecer una</p>

		<p>evaluación periódica del grado de satisfacción de las necesidades de los usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional y que la Institución está brindando, con el propósito de orientar los esfuerzos para su mejoramiento.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> oficio "O" N° 09/3/7/1184/3244 de fecha 27 Diciembre 2004, Anexo "A".</p>
<p>5. Servicios Meteorológicos 5.1. La calidad y oportunidad de los pronósticos meteorológicos, dada la inversión en infraestructura y equipamiento especializado, depende de la capacitación del personal disponible y del cumplimiento de los procedimientos para el análisis de la información de base. Fue posible apreciar que existe un margen de mejoramiento de los resultados en esta área, por la vía de contar con procesos más estandarizados y con una supervisión más activa, pudiendo lograr al mismo tiempo un mejor uso de los recursos. 5.2. Evaluar la conveniencia de extender el número y la ubicación de estaciones meteorológicas, y su automatización, insumo fundamental para generar el dato meteorológico básico.</p>	<p>Implementar 13 estaciones meteorológicas automáticas en reemplazo de estaciones manuales, de acuerdo a lo programado en el proyecto "Disponibilidad de Información y Meteorológica H-24",</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Al año 2009 se encuentran 6 estaciones automáticas instaladas y funcionando, en los siguientes lugares:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arica. 2. Concepción. 3. Balmaceda. 4. Futaleufú. 5. Quellón. 6. Caleta Andrade <p>Las estaciones automáticas de: Valdivia, Osorno, Iquique y Calama se encuentran instaladas y están en proceso de recepción.</p> <p>Las estaciones automáticas de los aeródromos de Alto Palena, Chile Chico y Cochrane se encuentran a la espera de su recepción y la instalación de éstas se encuentra supeditada a la disponibilidad de recursos económicos.</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Mediante el Oficio DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/905/4264 de fecha 20 de Julio de 2005 se informa al Ministerio de Hacienda - DIPRES la situación de las 10 Estaciones restantes Mediante Oficio (O) N° 04/0/1/1104/3654 de fecha 07 de Julio de 2006 se remitió Anexo A "estado de avance de los cinco compromisos abiertos de la DGAC"</p>

		<p>Oficio Dirección Meteorológica de Chile N° 10/1/506/1448 de fecha 10 Julio 2008. Oficio Dirección Meteorológica de Chile N° 10/0/7/1595/2811 de fecha 26 diciembre 2008. Resolución E N° 387 de fecha 30 de Noviembre 2009 que originó la comisión para la instalación de la EMA para Caleta Andrade. Oficio Departamento Logístico (O) N° 11/2/1/005 de fecha 12 de Enero 2010, mediante el cual se informa que el año 2009 puso término a Obras civiles para instalar estación meteorológica en Caleta Andrade.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2009)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Mediante el Oficio DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/905/4264 de fecha 20 de Julio de 2005 se informa al Ministerio de Hacienda - DIPRES la situación de las 10 Estaciones restantes</p> <p>Mediante Oficio (O) N° 04/0/1/1104/3654 de fecha 07 de Julio de 2006 se remitió Anexo A "estado de avance de los cinco compromisos abiertos de la DGAC"</p> <p>Oficio Dirección Meteorológica de Chile N° 10/1/506/1448 de fecha 10 Julio 2008.</p> <p>Oficio Dirección Meteorológica de Chile N° 10/0/7/1595/2811 de fecha 26 diciembre 2008.</p>
<p>5. Servicios Meteorológicos 5.1. La calidad y oportunidad de los pronósticos meteorológicos, dada la inversión en infraestructura y equipamiento especializado, depende de la capacitación del personal disponible y del cumplimiento de los procedimientos para el análisis de la información de base. Fue posible</p>	<p>Elaborar términos técnicos de referencia para la contratación de un estudio de diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica cuyos procesos son factibles de mejorar, incluyendo la factibilidad de incorporación de nuevas estaciones meteorológicas.</p>	<p>Conforme a lo señalado por la Dirección Meteorológica de Chile, en el cual se adjunta un anexo con los Términos de Referencia que incorporan los antecedentes solicitados y aspectos principales del estudio de diagnóstico requerido:</p> <ul style="list-style-type: none"> ·Objetivo general. ·Objetivos específicos. ·Contenido del estudio de diagnóstico. ·Requerimientos específicos.

<p>apreciar que existe un margen de mejoramiento de los resultados en esta área, por la vía de contar con procesos más estandarizados y con una supervisión más activa, pudiendo lograr al mismo tiempo un mejor uso de los recursos. 5.2. Evaluar la conveniencia de extender el número y la ubicación de estaciones meteorológicas, y su automatización, insumo fundamental para generar el dato meteorológico básico.</p>	<p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<ul style="list-style-type: none"> ·Requerimientos complementarios. ·Proyecto de estandarización y sus alcances. ·Proveedores. <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio "O" N° 10/0/7/2238/3280 de fecha 22 de Diciembre de 2004.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se informa al Ministerio de Hacienda - DIPRES que los terminos técnicos incluyen todos los elementos claves considerados en el compromiso.</p>
<p>5. Servicios Meteorológicos 5.1. La calidad y oportunidad de los pronósticos meteorológicos, dada la inversión en infraestructura y equipamiento especializado, depende de la capacitación del personal disponible y del cumplimiento de los procedimientos para el análisis de la información de base. Fue posible apreciar que existe un margen de mejoramiento de los resultados en esta área, por la vía de contar con procesos más estandarizados y con una supervisión más activa, pudiendo lograr al mismo tiempo un mejor uso de los recursos. 5.2. Evaluar la conveniencia de extender el número y la ubicación de estaciones meteorológicas, y su automatización, insumo fundamental para generar el dato meteorológico básico.</p>	<p>Realizar estudio de diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica cuyos procesos son factibles de mejorar.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2005</p>	<p>El Estudio fue realizado y las principales conclusiones del Estudio son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Existe procesos factibles de mejorar en la elaboración de los productos de responsabilidad del Centro Nacional de Análisis. 2. Los diagnósticos de los procesos condujeron a la decisión de implementar y certificar un Sistema de Gestión de Calidad basado en la norma internacional ISO 9001, en donde el costo involucrado es mínimo dado que se cuenta con el capital humano competente y con la experiencia práctica requerida. 3. Respecto de la Meteorología Aeronáutica, se encuentra en una posición disminuida para enfrentar un proceso de implementación del modelo de gestión ISO 9001, en atención al poco personal administrativo. 4. El Centro Nacional de Análisis, respecto de la Meteorología no Aeronáutica, se encuentra en una posición ventajosa para enfrentar un proceso de implementación del modelo de gestión ISO 9001, para lo cual requerirá de la elaboración y

		<p>cumplimiento cuidadoso de lo planificado respecto de las tareas, los plazos y los recursos necesarios para alcanzar dicha meta.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/905/4264 de fecha 20 de Julio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES Estudio de Diagnóstico de las Áreas de Meteorología Aeronáutica y no Aeronáutica.</p>
<p>5. Servicios Meteorológicos 5.1. La calidad y oportunidad de los pronósticos meteorológicos, dada la inversión en infraestructura y equipamiento especializado, depende de la capacitación del personal disponible y del cumplimiento de los procedimientos para el análisis de la información de base. Fue posible apreciar que existe un margen de mejoramiento de los resultados en esta área, por la vía de contar con procesos más estandarizados y con una supervisión más activa, pudiendo lograr al mismo tiempo un mejor uso de los recursos. 5.2. Evaluar la conveniencia de extender el número y la ubicación de estaciones meteorológicas, y su automatización, insumo fundamental para generar el dato meteorológico básico.</p>	<p>Implementar, de acuerdo a las cronograma establecido, las recomendaciones del estudio diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y aeronáutica cuyos procesos son factibles de mejorar.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2005</p>	<p>Como resultado del estudio de diagnóstico se recomendó la implementación de un Sistema de Gestión de Calidad basado en la norma ISO 9001:2000 en las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica. Durante el 2005 se desarrolló e implementó un Sistema de Gestión de Calidad en ambas áreas, en el cual se están generando los registros de calidad con lo que todos los procesos se encuentran controlados estadísticamente, para posteriormente aplicar el concepto de mejora continua. Como evidencia objetiva de su cumplimiento, mediante oficio de la referencia N° 1 se remitieron a la DIPRES los Manuales de Calidad de las Áreas Centro Nacional de Análisis y Pronósticos Meteorológicos y Meteorología Aeronáutica.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio (O) N° 4/0/1/0585/2005 de fecha 17 de Abril de 2006</p> <p>Manuales de Calidad de las Áreas Centro Nacional de Análisis y Pronósticos Meteorológicos y Meteorología Aeronáutica.</p>
<p>5. Servicios Meteorológicos 5.3. Estudiar una fórmula que permita que los servicios de meteorología no</p>	<p>Elaborar programación de búsqueda de financiamiento a través de la presentación de proyectos de</p>	<p>Al respecto, se elaboró la programación respectiva para este efecto, la cual se esta cumpliendo y quedo estructurada como sigue:</p>

<p>aeronáutica y de meteorología y climatología aplicada puedan estar sujetos a evaluación y a un análisis de sus prioridades de desarrollo, por parte del gobierno y de sus usuarios, y que puedan aspirar a obtener los recursos que su desarrollo futuro reclame como necesarios.</p>	<p>meteorología no aeronáutica y climatología a fondos concursables públicos, considerando los requerimientos técnicos y operativos de cada Fondo Concursable.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>a. Se Exploraron los Fondos Concursables existentes en el país, estableciéndose los requerimientos de postulación, plazos y beneficiarios.</p> <p>b. Se definirán los procedimientos administrativos y financieros DGAC, que permitan la participación de la Dirección Meteorológica de Chile en Fondos Concursables. (Plazo: 05 de Agosto 2004)</p> <p>c. Se definirán los procedimientos administrativos y financieros DGAC, que permitan acceder a la Dirección Meteorológica de Chile, a fondos sectoriales. (plazo: 30 de Agosto 2004).</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio DMC (o)Nº 10/2/1037/1759 del 04 de Agosto.</p>
<p>5. Servicios Meteorológicos 5.3. Estudiar una fórmula que permita que los servicios de meteorología no aeronáutica y de meteorología y climatología aplicada puedan estar sujetos a evaluación y a un análisis de sus prioridades de desarrollo, por parte del gobierno y de sus usuarios, y que puedan aspirar a obtener los recursos que su desarrollo futuro reclame como necesarios.</p>	<p>Presentar proyectos de meteorología no aeronáutica y climatología para financiamiento de Fondos Concursables.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>La Dirección Meteorológica de Chile señaló los cinco proyectos que fueron presentados, de los cuales dos de ellos, ya se encuentran en ejecución. Los Proyectos presentados, son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ·Variabilidad Climática en Chile, evaluación interpretación y proyecciones. ·Mecanismo detrás de la variabilidad atmosférica interanual y decadal en Chile Austral y la península Antártica. ·Manejo y Homologación de estaciones agro meteorológicas. Proyecto actualmente en ejecución. ·Computación paralela y distribuida y su aplicación a un pronóstico del tiempo químico en Chile. ·Registros ambientales y estudios de balance de masas entre Chile Central y la Patagonia por medio de testigos de hielo. Proyecto actualmente en ejecución. <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p>

		<p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio "O" N° 10/0/7/2239/3281 de fecha 22 de Diciembre de 2004.</p>
<p>6. Otros Servicios. Fortalecer la función planificación, manteniendo sus funciones de coordinación, necesarias en una institución de las características de la DGAC, pero incorporando la responsabilidad de mantenerse presente en el estudio de los desafíos de la industria aeronáutica del futuro.</p>	<p>Enviar a la Subsecretaria de Aviación para tramitación el nuevo Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) con las observaciones incorporadas, para aprobar el ROF que reestructura la Dirección de Planificación y Coordinación.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Este compromiso se está cumpliendo de acuerdo a la siguiente programación:</p> <p>a. Con fecha 29 de Diciembre de 2003 por Oficio SD. REG. "O" N° 04/C/362/6160, se remitió a la Subsecretaria de Aviación Proyecto de Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p> <p>b. Con fecha 30 de Marzo de 2004, la Subsecretaria de Aviación por Oficio SS.AV.AUD. "O" N° 913, devolvió el citado Proyecto a objeto de que se le introdujeran correcciones para ajustarlo a la Ley N° 18.575 "Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado".</p> <p>c. Con fecha 27 de Octubre de 2004 se remitió al Ministerios de Defensa Nacional - Subsecretaria de Aviación el Proyecto ROF de la DGAC modificado de acuerdo a lo indicado por la Subsecretaria de Aviación OF SS.AV. N° 913 de fecha 30 de Marzo 2004.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio SD. REG. "O" N° 04/C/244/6128 de fecha 27 de Octubre 2004, se remitió a la Subsecretaria de Aviación Proyecto de Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES copia del Oficio (O) N° 04/C/244/6128 de fecha 27 de Octubre de 2004, a traves del cual se remite el Proyecto de Reglamento Orgánico y Funcionamiento de la DGAC al</p>

		Ministerio de Defensa Nacional.
<p>7. Los demás servicios, como la meteorología no aeronáutica, la meteorología y climatología aplicada, la asesoría técnica especializada y la representación ante organismos internacionales, podrían adoptar una organización tipo instituto, o simplemente estructurarse como un servicio especializado, debiendo financiarse con recursos públicos.</p>	<p>Elaborar propuesta de reubicación institucional de la Dirección Meteorológica de Chile.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2005</p>	<p>Por Oficio (O) N° 04/A/1/4681/7058 de fecha 19 de Diciembre 2006, se remitió al Ministerio de Hacienda Dirección de Presupuesto, propuesta de reubicación de la Dirección Meteorológica de Chile.</p> <p>En ella se propone tres escenarios a evaluar:</p> <p>1) Que el Producto Estratégico Servicios Meteorología Aeronáutica sea de cargo de la DGAC y que los Servicios No Aeronáuticos sean trasladados a otro ministerio/organismo del Estado.</p> <p>2) Que la DMC como un todo sea transferido a otro ministerio/organismo del Estado y le preste los Servicios de Meteorología Aeronáutica a la DGAC, y</p> <p>3) Que la DMC mantenga su dependencia orgánica de la DGAC, pero que los Servicios Meteorológicos NO Aeronáuticos perciban aporte del Estado como cliente principal.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2006)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio (O) N° 04/0/1/1104/3654 de fecha 07 de julio de 2006 se remitió Anexo A "estado de avance de los cinco compromisos abiertos de la DGAC"</p> <p>Oficio (O) N° 04/A/1/4681/7058 de fecha 19 de Diciembre 2006, se remitió al Ministerio de Hacienda Dirección de Presupuesto, propuesta de reubicación de la Dirección Meteorológica de Chile.</p>
<p>8. La logística, que incluye actividades asociadas a ingeniería, mantenimiento, abastecimiento, servicios de telecomunicaciones, servicios informáticos, servicios generales y demás, podría organizarse, después de externalizar</p>	<p>Reestructurar procesos logísticos internos.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Este compromiso fue cumplido con la reestructuración de los procesos logísticos internos relacionados con los Centros de Compras, quedando estos diseñados de la siguiente manera:</p> <p>a. Centro Logístico Aeropuerto AMB, Unidad Logística encargada de satisfacer las solicitudes de</p>

<p>algunas de esas actividades, bajo un esquema de servicios compartidos, como centro autónomo, que cobra por sus servicios. Ello permitiría contar con una institución eficiente, que realizaría internamente solo aquellas actividades económicamente viables, contratando el resto en el mercado.</p>		<p>adquisición de bienes y servicios correspondientes a todas las Unidades Aeronáuticas asentadas en el área geográfica del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.</p> <p>b. Departamento de Adquisiciones Edificio Aeronáutico Central (E.A.C.), Unidad Logística encargada de realizar las adquisiciones de bienes y servicios correspondientes a la totalidad de las unidades asentadas en el E.A.C., Edificio Los Leones (Departamento de Bienestar Social), Casa Elena Blanco (Auditoría Operativa, Departamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, Departamento Infraccional), Edificio Conyáncura (Subdirección de Aeronavegabilidad). Esto, permitió cerrar los antiguos Centros de Compra que operaban en la Dirección de Recursos Humanos y Departamento de Servicios Generales.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Resolución Exenta N° 01515 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de fecha 06 de Agosto del 2003.</p>
<p>8. La logística, que incluye actividades asociadas a ingeniería, mantenimiento, abastecimiento, servicios de telecomunicaciones, servicios informáticos, servicios generales y demás, podría organizarse, después de externalizar algunas de esas actividades, bajo un esquema de servicios compartidos, como centro autónomo, que cobra por sus servicios. Ello permitiría contar con una institución eficiente, que realizaría internamente solo aquellas actividades económicamente viables, contratando el resto en el mercado.</p>	<p>Externalizar los servicios de aseo y mantenimiento de jardines a través de licitación pública.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Este compromiso se cumplió con la externalización de los siguientes Servicios.</p> <p>a. Servicio Aseo, por Licitación Pública N° CS-01/2003, Resolución N° 161 del 12 de Marzo de 2004, adjudicada a la Empresa "Mago Chic", por un valor de \$ 444.364.332.</p> <p>b. Servicio de Mantenimiento de Jardines, por Licitación Pública N° CS-03/2003, Resolución N° 814, adjudicada a la Empresa Diseño Agropaisajes, por un valor de \$ 103.537.452.</p> <p>c. Además, de lo descrito en los puntos anteriores, por Resolución N° 342 de la Dirección General de Aeronáutica Civil de fecha 14 de Julio de 2004, se</p>

		<p>externalizó el Servicio de Mantenimiento de equipos computacionales.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Servicio de Aseo, Resolución N° 161 del 12 de Marzo de 2004, adjudicada a la empresa Mago Chic.(Licitación Pública N° CS-01/2003). Mantenimiento de Jardines, Resolución N° 814 del 31 de Diciembre del 2003, adjudicada a la Empresa Diseño Agropaisajes S.A. (Licitación Pública N° CS-03/2003).</p>
<p>8. La logística, que incluye actividades asociadas a ingeniería, mantenimiento, abastecimiento, servicios de telecomunicaciones, servicios informáticos, servicios generales y demás, podría organizarse, después de externalizar algunas de esas actividades, bajo un esquema de servicios compartidos, como centro autónomo, que cobra por sus servicios. Ello permitiría contar con una institución eficiente, que realizaría internamente solo aquellas actividades económicamente viables, contratando el resto en el mercado.</p>	<p>Realizar estudio para ver la factibilidad de externalizar otras áreas como alimentación, transporte terrestre, entre otras.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>RESULTADOS DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD:</p> <p>1. Transporte Personal de la Región Metropolitana:</p> <p>1.1 Fortaleza:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Conveniente desde la perspectiva económica. * 100% confiabilidad de los servicios. * Contribuye a que la gestión logística se oriente al apoyo de la misión. * Permite reorientar recursos hacia los productos estratégicos de la DGAC. <p>1.2 Debilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tiene un costo social por desvinculación de personal. * Limita flexibilidad del servicio. * No considera eventos especiales. <p>2. Transporte de carga a nivel nacional.</p> <p>2.1 Fortalezas:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Altamente conveniente desde la perspectiva económica. * 100% confiabilidad de los servicios. * Mejora concepto de oportunidad y evita el

		<p>acopio de carga.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Permite la simultaneidad de las operaciones de traslado de carga. * Disminuye costos de mantención del parque automotriz. * Focaliza empleo de recursos solo a los productos estratégicos de la DGAC. <p>2.2 Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tiene un costo social por desvinculación de personal. * El costo del servicio sólo incluye one way. * No considera traslado de carros autoextintores. <p>3. Servicio de Alimentación.</p> <p>3.1 Fortalezas.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Disminuye costos para la DGAC. * Mantiene y mejora la calidad del servicio de alimentación. * Evita perdidas de insumos preparados. * Contribuye a que la gestión logística se oriente al apoyo de la misión. * Permite reorientar recursos hacia los productos estratégicos de la DGAC. * Facilita el proceso de control del gasto en el servicio. <p>3.2 Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> * Costo social por desvinculación de personal. * Perdida de flexibilidad del servicio. * requiere recursos adicionales en el subt. 21 "Gastos en Personal" por concepto de indemnizaciones. <p>4. Servicio de Desmalezamiento Ap. AMB.</p> <ul style="list-style-type: none"> * El valor de desmalezamiento de AMB, efectuado por una empresa externa en el lapso de 5 años es
--	--	---

		<p>de \$ 109.518.439.</p> <p>* El valor del mismo servicio, efectuado en el mismo lapso de tiempo, efectuado con personal y maquinarias propias de la DGAC es de \$ 72.237.096.</p> <p>En consecuencia, es levemente favorable el mantener el servicio de desmalezamiento del aeropuerto AMB versus a externalizarlo.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Mediante el Oficio DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/905/4264 de fecha 20 de julio de 2005 se remitió al Ministerio de Hacienda - DIPRES copia del antecedente como medio de verificación, en el cual se adjuntan los estudios realizados para ver la factibilidad de externalizar los servicios de transporte de carga, transporte de pasajeros, alimentación área metropolitana y evaluación del servicio de desmalezamiento Ap. AMB.</p>
<p>8. La logística, que incluye actividades asociadas a ingeniería, mantenimiento, abastecimiento, servicios de telecomunicaciones, servicios informáticos, servicios generales y demás, podría organizarse, después de externalizar algunas de esas actividades, bajo un esquema de servicios compartidos, como centro autónomo, que cobra por sus servicios. Ello permitiría contar con una institución eficiente, que realizaría internamente solo aquellas actividades económicamente viables, contratando el resto en el mercado.</p>	<p>Externalizar el mantenimiento de equipos computacionales a través de licitación pública.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>De acuerdo a lo señalado por la Dirección Logística se externalizaron los Servicios de Mantenimiento de Equipamiento Computacional, por Contrato suscrito con fecha 21 de junio 2004 con la Empresa Deira Computación, aprobado por Resolución con Toma Razón N° 342 de fecha 14 de Julio 2004, con una vigencia estipulada entre el 01 de Agosto y el 31 de Julio 2005.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio "O" N° 11/0/GL/4646 de fecha 06 de Diciembre de 2004. Mantenimiento equipos computacionales, Resolución 342 del 14 de Julio de 2004, adjudicada a la Empresa Deira Computación y Servicios Ltda.</p>
<p>8. La logística, que incluye actividades</p>	<p>Externalizar otras áreas de acuerdo a</p>	<p>Sobre el particular, es necesario reiterar que los</p>

<p>asociadas a ingeniería, mantenimiento, abastecimiento, servicios de telecomunicaciones, servicios informáticos, servicios generales y demás, podría organizarse, después de externalizar algunas de esas actividades, bajo un esquema de servicios compartidos, como centro autónomo, que cobra por sus servicios. Ello permitiría contar con una institución eficiente, que realizaría internamente solo aquellas actividades económicamente viables, contratando el resto en el mercado.</p>	<p>resultados de estudio.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2005</p>	<p>servicios no externalizados se debe a:</p> <p>1.- Servicio Transporte Personal de la Región Metropolitana.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tiene un costo social por desvinculación de personal. * Limita flexibilidad del Servicio. * No considera eventos especiales. <p>2.- Servicio de Alimentación Región Metropolitana.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Costo social por desvinculación de personal. * Pérdida de flexibilidad del servicio. * Requiere recursos adicionales en el subt. 21 "gastos en personal" por concepto de indemnizaciones. <p>3.- Servicio de desmalezamiento AMB.</p> <ul style="list-style-type: none"> * La decisión de comprar maquinarias y usar personal DGAC es levemente conveniente desde el punto de vista económico, respecto de contratar el servicio en forma externa, dado que en el lapso de 5 años se ahorra un valor aproximado de \$37,2 millones. <p>Finalmente, se resolvió mantener externalizados los siguientes servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Vigilancia Región Metropolitana. * Impresión y fotocopiado Región Metropolitana. * Mantenimiento aire acondicionado Región Metropolitana. * Mantenimiento Sistemas Informáticos. * Control de Plagas. * Distribución de Correspondencia. * Mantenimiento máquinas casino. * Mantenimiento Plantas tratamiento aguas servidas. <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2005)</p>
---	--	---

		<p><u>Medios de Verificación:</u> Los estudios realizados fueron remitidos a ese Ministerio mediante el Oficio N° 04/0/1/905/4264 de fecha 20 de julio de 2005.</p>
<p>9. La actual Dirección Comercial dada la magnitud de las funciones que cumple, es muy reducida como para conformar una estructura administrativa y directiva de una Dirección, por lo que se sugiere que ella sea absorbida por la Dirección de Recursos Financieros, que podría asumir responsabilidades en materia de programación y control financiero, fortaleciendo el apoyo que necesita la Dirección en este ámbito.</p>	<p>Implementar la Dirección de Comercialización y Finanzas, a través de la fusión de la Dirección de Finanzas y la Dirección de Comercialización, de acuerdo a lo establecido en el ROF.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Este compromiso se cumplió con la creación de la Dirección de Comercialización y Finanzas (DCyF), mediante Resolución Exenta N° 01515 de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta Resolución dispuso que la DCyF, quedará constituida por la Subdirección de Comercialización con los Departamentos de Tasas y Derechos, Costos y Tarifas, Ventas y Concesiones y la Subdirección de Finanzas con los Departamentos Tesorería, Presupuesto y Contabilidad.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Resolución Exenta N° 01515 de la Dirección General de Aeronáutica de fecha 06 de Agosto del 2003.</p>
<p>10. Por último, atendidas las características de la institución, su estructura funcional, y sus diversas y complejas actividades, se advierte la necesidad de contar con un área responsable de la función de control de gestión, integrando la función planificación. Esta área, que en la actualidad no existe formalmente, se supone será incorporada en el futuro, como resultado de una propuesta interna reciente de rediseño organizacional.</p>	<p>Implementar el Departamento de Control de Gestión, dependiente de la Dirección de Planificación y Coordinación, de acuerdo a lo establecido en el ROF.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Este compromiso se cumplió con la creación del Departamento Control de Gestión, dependiente directamente del Director de Planificación y Coordinación, mediante Resolución Exenta N° 01544 de la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Resolución Exenta N° 01544 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, de fecha 08 de Agosto de 2003.</p>
<p>11. Se debe evaluar el fortalecimiento de la función planificación, buscando mantener sus funciones de coordinación, necesarias en una institución de las características de la</p>	<p>Elaborar Plan de Desarrollo de la DGAC, incorporando planificación futura con su estimación de ingresos. Lo anterior será elaborado por la Subdirección de Planes dependiente</p>	<p>El Plan de Desarrollo para el período 2005 - 2010 fue elaborado, firmado por el Sr. Director General y distribuido a todas las unidades para su conocimiento y difusión.</p>

<p>DGAC, e incorporando la responsabilidad de mantenerse presente en el estudio de los desafíos de la industria aeronáutica del futuro, y en la formulación de propuestas, con un rol bien definido de apoyo al Gobierno en los temas de la especialidad, actuando en estrecha coordinación con las demás instituciones involucradas.</p>	<p>de la Dirección de Planificación y Coordinación.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Adicionalmente se remite estimación de ingresos para el mismo período, el cual se encuentra en el Plan Estratégico de la DGAC.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> MEDIANTE EL OF. ORD. DPC. N° 04/A/824 DE FECHA 14 DE MARZO DE 2005 SE REMITIO PARA CONOCIMIENTO Y DIFUSIÓN EL PLAN DE DESARROLLO Y REPOSICIÓN DE CAPACIDADES PERIODO 2005 - 2010.</p> <p>Por oficio DPC "O" N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remite al Ministerio de Hacienda - DIPRES Plan de Desarrollo y Reposición de Capacidades, para el período 2005 - 2010.</p> <p>Con fecha 10.08.2005 se envía estimación de ingresos para el período 2005 - 2010, el cual además se encuentra inserto en el Plan Estratégico para el mismo período.</p>
<p>12. Revisar el actual régimen de recursos humanos de la institución, a objeto de rediseñarlo, buscando simplificar y dotar de flexibilidad a la administración del personal, de modo que pueda contar con los recursos para hacer frente, en forma apropiada, a las características y a la distinta naturaleza de las diferentes áreas de servicio.</p>	<p>Revisar política de remuneraciones en conjunto con la Dirección de Presupuestos, en especial en lo referido al pago de horas extraordinarias, en el marco del sistema de turnos en que opera la DGAC. Elaborar Informe de Avance identificando los aspectos más relevantes a modificar y la información necesaria para su análisis y elaboración de propuesta de cambio de la política de remuneraciones.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Como es de su conocimiento, mediante el oficio de la referencia N° 1 se envió a la DIPRES un Estudio del Sistema de Remuneraciones y Acciones implementadas durante el año 2004.</p> <p>Durante el segundo semestre del 2005 se realizaron varias reuniones con representantes de la DIPRES (Sr. Pardo y Sr. Arancibia) y de la DGAC con el fin de trabajar en conjunto la tarea encomendada por DIPRES.</p> <p>El resultado de ese trabajo en conjunto, se remitió a la DIPRES mediante el Oficio de la referencia N° 2 con el propósito de ser analizado y aprobado, el cual considera entre otras las siguientes temáticas:</p> <p>1.- Sobresueldo por Especialidades nocivas o Peligrosas: Respecto de este beneficio, cabe indicar que constituye un problema el hecho de no contar</p>

		<p>con un Reglamento específico propio que regule esta materia para la Institución.</p> <p>2.- Personal de servicios Menores (P.A.S.M.): La política es tender a pasarlo a Contrata, con lo cual mantendría igualdad horaria, equivalencia de remuneraciones y beneficios con el resto de los funcionarios que efectúan labores similares, eliminando la obligación de pagar indemnizaciones.</p> <p>3.- Horas Extraordinarias: Como primera medida se ha dispuesto aplicar en primera instancia la compensación de las horas generadas (Descanso complementario)y, cuando esto no sea posible mediante un recargo en sus remuneraciones. Sin embargo, la Institución ha podido compensar sólo parte de las horas generadas, lo que hace estudiar la posibilidad de incrementar los recursos autorizados para este efecto en la Ley de Presupuestos.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Mediante Oficio DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/713/3574 de fecha 22 de Junio de 2005 se remitió al Ministerio de Hacienda - DIPRES Estudio del Sistema de Remuneraciones y Acciones implementadas durante el año 2004, para su análisis y posterior trabajo en conjunto.</p> <p>Oficio (O) N° 12/0/PL/232/1076 de fecha 12 de Enero de 2006.</p>
<p>12. Revisar el actual régimen de recursos humanos de la institución, a objeto de rediseñarlo, buscando simplificar y dotar de flexibilidad a la administración del personal, de modo que pueda contar con los recursos para hacer frente, en forma apropiada, a las características y a la</p>	<p>Elaborar Informe Final describiendo la propuesta que se defina.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2005</p>	<p>Mediante el oficio de la referencia se remite Informe al Ministerio de Hacienda - DIPRES de las acciones en materia de remuneraciones y horas extraordinarias que ha implementado la Dirección General de Aeronáutica Civil.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2005)</p>

<p>distinta naturaleza de las diferentes áreas de servicio.</p>		<p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio (O) N° 12/0/PL/232/1076 de fecha 12 de Enero de 2006.</p>
<p>13. Seguridad Operacional 13.1. A la actual función seguridad operacional debieran adicionarse las demás funciones relacionadas, como las certificaciones y similares hoy otorgadas por la Dirección de Aeródromos, y la emisión de normas y reglamentos, con el propósito de constituir una entidad única, responsable de actuar como autoridad aeronáutica. 13.2. En el ámbito de las certificaciones y del otorgamiento de licencias, debiera asegurar la vigencia de procedimientos transparentes y no discriminatorios, y un fácil acceso de los usuarios a todo tipo de trámites, empleando tecnología actual. Se aprecia que la institución está consciente de estas necesidades y trabajando para dar una respuesta apropiada.</p>	<p>Simplificar trámites entregando a través del sitio web de la DGAC los servicios de certificación y licencias.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>En el marco de la simplificación de trámites, y con el propósito de dar cumplimiento a este compromiso, en las áreas de Operaciones, Licencias y Aeronavegabilidad, se ha incorporado en página Web de la DGAC, toda la normativa destinada a los clientes usuarios beneficiarios del Sistema Aeronáutico Nacional.</p> <p>Es así como en el área de obtención de licencias y habilitaciones, se han publicado los mecanismos destinados a otorgar información para optar a las diferentes licencias. Además en este contexto, se ha facilitado la información de los postulantes sobre las materias de los exámenes, con la publicación de un banco de preguntas, orientado a facilitarles la tramitación de los exámenes y la obtención de la respectiva licencia.</p> <p>En este banco, se incluyen preguntas para optar a las licencias de: Técnica Aeronáutica (Mantenimiento), Piloto Comercial de Avión, Piloto Comercial de Helicóptero, Habilitación Instructor de Vuelo, Piloto de Transporte Aéreo (PTLA) y Encargado de Operaciones de Vuelo (EOV), Auxiliar de Cabina y Piloto Privado de Avión.</p> <p>Los avances habidos en esta materia, se pueden ver reflejados en la información contenida en la página web, a través de la cual los usuarios acceden a ella sin necesidad de tener que acudir a la DGAC. En este sentido la información publicada para la Obtención de: Certificados de Aeronavegabilidad, Renovación de ellos, Certificado de Aeronavegabilidad de Exportación, incluyen una descripción de ellos, conteniendo además lo siguiente:</p> <p>- Requisitos y documentación para su obtención.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Link de acceso a las tasas correspondientes. - Dirección postal, horarios y lugar de obtención. - Posibilidad de imprimir formulario y/o solicitud de requerimiento. <p>Para el caso de la obtención del Certificado de Aeronavegabilidad para la Operación ILS Categoría II o III, Certificado de Tipo y Proceso de Convalidación, se incluye la misma información descrita en el párrafo anterior, con la excepción de la posibilidad de poder imprimir el respectivo formulario.</p> <p>En relación a los permisos Especial de Vuelo para efectuar Vuelo Ferry, obtención del Certificado para el Funcionamiento de Centros de Mantenimiento Aeronáuticos, se incluye la misma información ya indicada, y además, su Período de Validez y Duración del Trámite.</p> <p>En cuanto a los procesos para obtención de: Licencia de Mecánico de Mantenimiento, Licencia de Supervisor de Mantenimiento, Licencia de Supervisor Profesional, Licencia de Ingeniero Especialista y Licencia de Ingeniero Aeronáutico, además de los antecedentes anteriormente señalados, se incluye en la página web un Links a los bancos de preguntas para exámenes.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Sitio Web de la DGAC. WWW.dgac.cl</p>
<p>14. Seguridad Operacional 14.3. La actividad de fiscalización debiera mejorar sus procesos, haciendo un uso más intenso de métodos estadísticos para la selección de las entidades a inspeccionar, avanzando hacia una mayor estandarización de procedimientos y criterios, y haciendo</p>	<p>Diseñar e implementar un registro de las actividades de fiscalización, que incluya el resultado de las mismas y un análisis comparativo con lo planificado.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Con fecha 23 de Diciembre de 2004 la Dirección de Seguridad Operacional (DSO) remitió las Actividades de Fiscalización que realiza en la Áreas de Operaciones Aéreas y Aeronavegabilidad. Los citados Sistemas de Registro, que utiliza la DSO para las actividades de fiscalización de los Departamentos de: Transporte Comercial de Aviones Grandes, de Transporte Comercial de</p>

<p>un seguimiento más estrecho del cumplimiento de las acciones correctivas recomendadas. Este servicio, más que ningún otro de esta área, requiere de un fortalecimiento de sus dotaciones, incorporando personal especializado de otras áreas.</p>		<p>Aeronaves Pequeñas y Trabajos Aéreos, de Aviación General, cuentan básicamente con los siguientes puntos principales para cada uno de estos Departamentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ·Generalidades. ·Procedimientos Internos. ·Características de los informes. ·Formato de Informes de Fiscalización utilizados. <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio "O" N° 08/0/607 de fecha 23 de Diciembre de 2004.</p>
<p>15. Servicios Aeroportuarios 15.1. Mejorar la gestión, empleando indicadores que midan la eficacia y eficiencia en la provisión de los distintos subproductos en forma comparable con experiencias internacionales y entre aeropuertos nacionales.</p>	<p>Diseñar indicadores que serán incorporados al Sistema de Planificación y Control de Gestión, y permitirán hacer seguimiento del desempeño de los servicios aeroportuarios.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Junio 2004</p>	<p>Los respectivos indicadores han sido incluidos en el Anteproyecto de Presupuesto 2005. Estos indicadores, son los siguientes:</p> <p>a. Índice retención de objetos cada 100.000 pasajeros salidos revisados, su formula de cálculo es $\text{Objetos retenidos} / \text{N}^{\circ} \text{ pasajeros salidos revisados} / 100.000$, dimensión Eficacia, Ámbito de control resultado, medio de verificación Estadísticas Departamento AVSEC DASA, Ponderación 8%.</p> <p>b. Porcentaje costo AVSEC sobre costos totales DGAC, su formula de cálculo es $(\text{Costo total AVSEC} / \text{Costo Total DGAC}) * 100$, dimensión Economía, Ámbito de Control Producto, Medio de Verificación Informe Sistema de Costos Departamento de Costos, Ponderación 6%.</p> <p>c. Porcentaje costo total SEI sobre costos totales DGAC, su formula de cálculo es $(\text{Costo total SEI} / \text{Costo Total DGAC}) * 100$, dimensión Economía, Ámbito de Control Producto, Medio de verificación Informe Sistema de Costos Departamento de Costos, Ponderación 6%.</p> <p>d. Tiempo promedio intervención SEI en norma, su formula de cálculo es Tiempo promedio de</p>

		<p>intervención / Máximo tiempo norma OACI, dimensión Calidad, Ámbito de Control Proceso, Medio de Verificación Estadísticas Departamento SEI DASA, Resultados ejercicios intervención SEI, Ponderación 8%.</p> <p>e. Porcentaje costo servicio control aeródromos sobre costos totales DGAC, su formula de cálculo es (Costo total servicio de aeródromo / Costo total DGAC) * 100, Dimensión Economía, Ámbito de Control Producto, Medio de Verificación Informe sistema de costos Departamento de Costos, Ponderación 8%.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (31-12-2004)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Certificado de Recepción por parte del Ministerio de Hacienda-Dirección de Presupuesto Cod. Certificado 100146 de fecha 03 de Agosto de 2004. Formulario H.</p>
<p>15. Servicios Aeroportuarios 15.2. Implementar procesos de control y monitoreo de las funciones de AVSEC, servicio que es considerado uno de los más críticos e importantes del área. Al respecto, se recomienda implementar un sistema de monitoreo de eficacia operacional mediante el empleo de usuarios incógnitos.</p>	<p>Elaborar informe de resultado de la utilización de usuarios incógnitos del Servicio AVSEC.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>A través de la realización de la actividad de pasajero incognito se verificó una serie de falencias relacionadas con la inspección. Las conclusiones más relevantes fueron:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Falta de capacitación y/o mantenimiento de eficiencia del personal operador AVSEC. 2. Déficit de personal, especialmente en unidades de Provincia. 3. Fallas o disparidad en los equipos. 4. Disparidad de procedimientos. 5. Déficit de motivación. <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Oficio "O" N° 09/2/3/13/2182/3234 de fecha 22 de Diciembre de 2004 con Informe de Resultados.</p>
<p>15. Servicios Aeroportuarios 15.3. Se</p>	<p>Desarrollar estudio medioambiental en</p>	<p>Principales Conclusiones del Estudio:</p>

<p>sugiere disponer de recursos para realizar estudios medio ambientales especializados, tales como, emplazamiento de vertederos en áreas aeroportuarias y sobre control aviario.</p>	<p>materia de contaminación acústica del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>1.- Las mediciones de nivel de ruido efectivo percibido EPNL, realizadas en las operaciones de aterrizaje y despegue, muestran que las aeronaves más ruidosas corresponden a los 737-200 en etapa de despegue y al MD-11 en aterrizaje. Sin embargo, y de acuerdo al porcentaje de participación en la flota de operaciones en AMB, el 737-200, presenta el nivel máximo de contribución sonora.</p> <p>2. Al analizar los usos de suelo futuros, principalmente las áreas de expansión urbana, existen graves conflictos en el sector de Camino la Farfana, el cual presenta áreas de expansión que se introducen en el contorno de exposición sonora de YLDN 65 dB(A). Del mismo modo, la expansión residencial de Pudahuel Poniente, se aproxima e introduce al contorno YLDN 65, creando conflictos de compatibilidad acústica con el uso residencial de las instalaciones proyectadas.</p> <p>3. Otro sector de conflicto proyectado, corresponde al sector de expansión urbana ubicado en el sector norte de la pista, debajo de la línea de trayectoria de aproximación. Esta área presenta un sector que quedará ubicado dentro del contorno YLDN 65.</p> <p>4. Otro tema que se debe tener en cuenta, corresponde a la tendencia mundial de reducción de los contornos compatibles con el ruido, principalmente debido a la sensibilidad que el ruido de aeropuertos despierta en la comunidad. Resulta altamente probable una tendencia futura a rebajar los contornos de compatibilidad a valores menores que 65 dB(A), tal cual hoy lo realizan algunos aeropuertos europeos, principalmente para nuevos proyectos.</p> <p>5. Considerando todos estos factores, el aeropuerto presenta un escenario favorable, siempre que se evite un poblamiento excesivo en los alrededores de éste. Para éste, y debido a los actuales niveles de</p>
---	---	---

		<p>ruido, resulta recomendable, congelar las líneas de asentamientos humanos en los alrededores para no empeorar los escenarios de conflicto, y asegurar que a futuro, con nuevas tecnologías de aeronaves, los contornos de ruido vigentes, los cuales seguramente serán más exigentes, permitan un desempeño del aeropuerto libre de impactos sobre zonas residenciales.</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Mediante oficio DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remitió al Ministerio de Hacienda - DIPRES el Informe Final de Evaluación de Impacto Acústico del Aeropuerto Arturo Merino Benitez.</p>
<p>15. Servicios Aeroportuarios 15.3. Se sugiere disponer de recursos para realizar estudios medio ambientales especializados, tales como, emplazamiento de vertederos en áreas aeroportuarias y sobre control aviario.</p>	<p>Desarrollar estudios medioambientales en materia de control de peligro aviario en principales aeródromos del país.</p> <p><u>Fecha de Vencimiento:</u> Diciembre 2004</p>	<p>Principales conclusiones del Estudio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El clima del área de estudio es de tipo mediterráneo, con un período de déficit hídrico, que conjugado con diversas dimensiones del hábitat hacen incrementar las poblaciones de fauna silvestre, especialmente aves. 2. Los humedales con mayor concentración de avifauna, independientemente de su grado de peligrosidad para la navegación aérea, son, en orden decreciente, Bomba elevadora de agua (987 individuos), Laguna de La Farfana (764 individuos), Laguna peaje aeropuerto AMB (328 individuos) y Laguna Carén (100 individuos). En los otros humedales existente la avifauna es menor que 100 ejemplares (enero de 2004). 3. En cultivos agrícolas la mayor concentración de avifauna, independientemente de su grado de peligrosidad para la navegación aérea, son los alfalfaes con corte (325 individuos), seguido de maizales (211 individuos) y cardales (135 individuos). Los otros cultivos como frutales,

		<p>cebollales y viñedos presentaban muy bajas concentraciones (< 25 individuos).</p> <p>4. La mayoría de las especies registradas tienen actividad durante todo el año. Se aprecia una amplia predominancia de las especies que tienen actividad diurna. Las especies residentes (73%) y las migratorias (15%) alcanzan cerca del 90% de la totalidad de especies registradas. El 56% de las especies vuelan en bandadas. Todos estos, son factores de riesgo potencial.</p> <p>5. Respecto a las alturas de vuelo se estimó para el queltehue (<i>Vanellus chilensis</i>), 20-60 m; para garza boyera (<i>Egretta thula</i>) 30-100 m; y para la gaviota de Franklin (<i>Larus pipixcan</i>) 300-500 m. Esta última sería una especie de mayor preocupación en este parámetro.</p> <p>6. Las especies de fauna registradas en colisiones con aeronaves son queltehues, palomas, pequeños, tuiques, gaviotas y lechuzas blancas. También mamíferos como conejos y perros domésticos.</p> <p>7. Las especies con mayor índice de riesgo para la navegación aérea son paloma (<i>Columba livia</i>) con un índice de peligrosidad de 10,95, le siguen en importancia treile (<i>Vanellus chilensis</i>) con 10,62; tuique (<i>Milvago chimango</i>) con 10,43; pequén (<i>Athene cunicularia</i>) con 9,6 y gaviota de Franklin (<i>Larus cf. pipixcan</i>) con 9,5.</p> <p>8. Los focos de atracción de avifauna más importantes, independientemente de su grado de peligrosidad para la navegación aérea, son los humedales Bomba elevadora de agua, Laguna Peaje AMB, planta de saneamiento hídrico La Farfana, cultivos de alfalfa cortada y maizales.</p> <p>9. Los humedales con mayor abundancia de especies peligrosas para la navegación aérea son: La Farfana (muy alto), Laguna peaje aeropuerto</p>
--	--	--

		<p>AMB (medio), Pozo Lastre (medio), por lo que merecen una especial atención ya que son los focos de atracción más peligrosos. También es relevante la planta de Compostaje "Reciclajes Industriales".</p> <p>10. La mayoría de las colisiones de aves con aeronaves ocurren en los meses favorables para la fauna, concentrándose el 70% de los eventos entre agosto y enero, para los registros disponibles. Es decir, comienzos de primavera y verano, estaciones donde también la frecuencia de vuelos es mayor.</p> <p>11. La mayoría de las colisiones de aves con aeronaves se produjeron en la primera parte de la mañana (7:00-10:59) con un 36%, manteniéndose uniforme el resto del día y la noche, para los registros disponibles. Es necesario que aumenten los registros, actualizarse y mantenerse en el tiempo (5-10 años de datos, para análisis estadísticos de tendencias).</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (30-06-2005)</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Mediante oficio DPC.OF.ORD. N° 04/0/1/714/3575 de fecha 22 de Junio de 2005 se remitió al Ministerio de Hacienda - DIPRES el Informe Final "Metodología para las especificaciones técnicas de los estudios científicos orientados a la mitigación y evaluación de riesgos por fauna silvestre en el Aeropuerto Arturo Merino Benitez".</p>
--	--	--