

INDICADORES DE DESEMPEÑO VERSIÓN PROYECTO DE LEY AÑO 2022

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 2018	Efectivo 2019	Efectivo 2020	Efectivo a Junio 2021	Meta 2022	Notas
•Fiscalización.	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>1 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.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	Número de fiscalizaciones efectuadas a los CMA en el año t/Número de CMA vigentes en el año t	7.50 unidades 105.00/14.00	7.63 unidades 122.00/16.00	7.68 unidades 119.00/15.50	4.07 unidades 61.00/15.00	7.67 unidades 115.00/15.00	1
•Fiscalización.	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>2 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</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	(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)	0.73 unidades 125.00/171.42	0.74 unidades 135.00/182.50	0.74 unidades 138.00/186.50	0.52 unidades 94.00/182.00	0.74 unidades 134.00/182.00	2
•Servicios Aeronáuticos.	<p><u>Eficacia/Resultado Final</u></p> <p>3 Número de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	(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	1.07 unidades (6.00/55869.400)*100000.00	1.70 unidades (10.00/589733.00)*100000.00	0.27 unidades (1.00/363937.00)*100000.00	0.34 unidades (2.00/590321.00)*100000.00	3.85 unidades (14.00/364006.00)*100000.00	3

•Servicios Aeronáuticos.	<u>Eficacia/Productos</u> 4 Porcentaje de cumplimiento de la norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los ejercicios del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SSEI). Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Número total de ejercicios realizados en el año t que cumplen con la Norma/Número total de ejercicios realizados en el año t)*100	100.00 % (86.00/86.00)*100	100.00 % (88.00/88.00)*100	100.00 % (84.00/84.00)*100	46.51 % (40.00/86.00)*100	100.00 % (84.00/84.00)*100	4
•Servicios Aeronáuticos.	<u>Eficacia/Productos</u> 5 Porcentaje de cumplimiento de oportunidad en pronósticos meteorológicos (TAF), en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de pronósticos meteorológicos (TAF) que cumplen con oportunidad en el año t./Total de pronósticos meteorológicos (TAF) realizados en el año t.)*100	99.01 % (19519.00/19715.00)*100	98.82 % (19275.00/19505.00)*100	98.92 % (19304.00/19514.00)*100	50.11 % (9806.00/19569.00)*100	98.21 % (19183.00/19533.00)*100	5
•Servicios Aeronáuticos.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 6 Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de VOR en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Tiempo real en horas, de funcionamiento en el año t/Tiempo en horas, de funcionamiento especificado en el año t)*100	97.48 % (247650.27/254040.00)*100	99.36 % (243714.66/245280.00)*100	98.61 % (242539.48/245952.00)*100	48.41 % (118731.79/245280.00)*100	98.00 % (240375.00/245280.00)*100	6
•Normativa.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 7 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 (0.00/558694.00)*100000	0.00 unidades (0.00/589733.00)*100000	0.00 unidades (0.00/363937.00)*100000	0.00 unidades (0.00/590321.00)*100000	0.00 unidades (0.00/364006.00)*100000	7
•Normativa.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 8 Cantidad de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC cada 100.000	(Total de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC en el año t/Total de movimientos de	0.00 unidades (0.00/558694.00)*100000	0.00 unidades (0.00/589733.00)*100000	0.00 unidades (0.00/363937.00)*100000	0.00 unidades (0.00/590321.00)*100000	0.00 unidades (0.00/364006.00)*100000	8

	movimientos de aeronaves en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	aeronaves en el año t)*100000						
•Servicios Aeronáuticos.	<u>Eficacia/Productos</u> 9 Porcentaje de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t/Total de objetos del Plan Pasajero Incógnito en el año t)*100	89.29 % (75.00/84.00)*100	89.29 % (75.00/84.00)*100	84.38 % (27.00/32.00)*100	40.91 % (36.00/88.00)*100	86.36 % (76.00/88.00)*100	9

Notas:

1 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.

2 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.

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 para el cálculo de la meta como total de movimientos de aeronaves en el año t el total registrado en el año t-2.

4 El objetivo operacional del servicio SSEI de acuerdo a DAR 14 CAP. 9.2.11 ?Tiempo de Respuesta? deberá consistir en lograr un tiempo de respuesta nunca superior a tres (3) minutos hasta el extremo de cada pista operacional (umbral de pista), en condiciones óptimas de visibilidad y estado de la superficie. Al aplicar el tiempo de respuesta, se debe considerar el período entre la llamada inicial (recepción y reacción a la alarma) al Servicio SEI y la aplicación de agente extintor, por el primer o primeros vehículos que intervengan.

5 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.

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

- i) VOR (Very High Frequency Omnidirectional Range, en español: Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia), se define como un sistema de radioayuda para la navegación aérea que utilizan los pilotos de las aeronaves para seguir en vuelo una ruta (o aerovía) preestablecida. Normalmente se encuentra una estación terrestre VOR en cada aeropuerto/aeródromo, además de otras en ruta, que constituyen los denominados "fijos", o puntos sobre los que ha de pasar la ruta (o aerovía) seguida por el piloto, en su vuelo entre un aeropuerto y otro. La antena VOR de la

estación emite una señal de radiofrecuencia VHF en todas direcciones, que es recibida por el equipo a bordo de cualquier aeronave que se encuentre dentro del rango de alcance (máx. unos 320 km y hasta 37.500 pies de altura, 11.430 m) sobre la estación.

ii) Se entiende por Tiempo Real de Funcionamiento, al tiempo en que el VOR está efectivamente emitiendo su señal VHF en condiciones utilizables por los usuarios (pilotos), dentro del período de medición establecido. Se entiende por Tiempo de Funcionamiento Especificado, a la suma del tiempo real de funcionamiento y el tiempo en que la instalación no funciona (período de interrupción previsto, más período de falla).

iii) La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) entrega recomendaciones a las autoridades aeronáuticas para que se establezca el nivel de disponibilidad de servicio de los sistemas VOR, adecuados para la correcta operación del sistema aeronáutico (Anexo 10, Volumen I, Telecomunicaciones Aeronáuticas).

iv) La red nacional de VOR está conformada por 28 sistemas dispuestos en Estaciones a lo largo del país.

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

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

9 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.