

INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2023
PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS 2023

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

1. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE CONTINUIDAD

| Objetivo Estratégico al que se Vincula | Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico | Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2020 | Efectivo 2021 | Estimado 2022 | Estimado 2023 | Notas |
|--|--|--|--|---|---|--|--|--------------|
| Mantener altos estándares de seguridad de aviación en el país, con la finalidad de salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficiencia de los vuelos, tanto nacionales como internacionales. | Objetos detectados. | <i>Eficacia/Producto</i> 1. Porcentaje de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t | (Total de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t/Total de objetos del Plan Pasajero Incógnito en el año t)*100 | 84.38 % (27.00 / 32.00)*100 | 88.64 % (78.00 / 88.00)*100 | 86.36 % (76.00 / 88.00)*100 | 86.36 % (76.00 / 88.00)*100 | 3 |
| Mantener altos estándares de seguridad operacional en actividades aéreas que se realicen en el territorio y espacio aéreo de responsabilidad de Chile y las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero, con la finalidad de disminuir la ocurrencia de incidentes y accidentes de aviación en las operaciones aéreas. | Incidentes de tránsito aéreo. | <i>Eficacia/Resultado Final</i> 2. Número de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t. | (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 | 0.27 unidades (1.00 / 363937.00)*100000.00 | 0.07 unidades (3.00 / 437637.00)*100000.00 | 3.85 unidades (14.00 / 364006.00)*100000.00 | 3.88 unidades (17.00 / 437814.00)*100000.00 | 4 |
| Mantener altos estándares de calidad en los servicios que son de su responsabilidad, con la finalidad de satisfacer los requerimientos de los usuarios del sistema aeronáutico nacional, con servicios de un nivel de excelencia y calidad. | Pronósticos meteorológicos (TAF). | <i>Eficacia/Producto</i> 3. Porcentaje de cumplimiento de oportunidad en pronósticos meteorológicos (TAF), en el año t. | (Total de pronósticos meteorológicos (TAF) que cumplen con oportunidad en el año t./Total de pronósticos meteorológicos (TAF) realizados en el año t.)*100 | 98.92 % (19304.00 / 19514.00)*100 | 99.53 % (20020.00 / 20114.00)*100 | 98.21 % (19183.00 / 19533.00)*100 | 98.21 % (19183.00 / 19533.00)*100 | 8 |

| | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

2. INDICADORES DE DESEMPEÑO NUEVOS AÑO 2023

| Objetivo Estratégico al que se Vincula | Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico | Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2020 | Efectivo 2021 | Estimado 2022 | Estimado 2023 | Notas |
|--|---|---|--|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------|
| Mantener altos estándares de calidad en los servicios que son de su responsabilidad, con la finalidad de satisfacer los requerimientos de los usuarios del sistema aeronáutico nacional, con servicios de un nivel de excelencia y calidad. | Trámites Finalizados. | <u>Calidad/Producto</u> 1. Tiempo Promedio de Trámites Finalizados en el año t. | Sumatoria de días transcurridos entre que se solicitan y finalizan los trámites en el año t/Número total de trámites solicitados por los usuarios y finalizados en el año t | 16.70 días 355744.00 / 21297.00 | 17.68 días 437177.00 / 24725.00 | 16.03 días 311732.00 / 19444.00 | 16.57 días 346508.00 / 20908.00 | 10 |
| Mantener altos estándares de seguridad de aviación en el país, con la finalidad de salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficiencia de los vuelos, tanto nacionales como internacionales. | Unidades/entidades fiscalizadas. | <u>Eficacia/Producto</u> 2. Cobertura de la fiscalización que tienen relación con la Seguridad de Aviación en el año t | (Número de unidades/entidades fiscalizadas que tienen relación con la Seguridad de Aviación en el año t/Número total de unidades/entidades sujetas a fiscalización que tienen relación con la Seguridad de Aviación en el año t)*100 | 87.32 % (179.00 / 205.00)*100 | 82.41 % (178.00 / 216.00)*100 | 82.76 % (96.00 / 116.00)*100 | 87.68 % (178.00 / 203.00)*100 | 11 |
| Mantener altos estándares de seguridad operacional en actividades aéreas que se realicen en el territorio y espacio aéreo de responsabilidad de Chile y las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero, con la finalidad de disminuir la ocurrencia de incidentes y accidentes de aviación en las operaciones aéreas. | Unidades/entidades fiscalizadas. | <u>Eficacia/Producto</u> 3. Cobertura de la fiscalización que tienen relación con la Seguridad Operacional en el año t | (Número de unidades/entidades fiscalizadas que tienen relación con la Seguridad Operacional en el año t/Número total de unidades/entidades sujetas a fiscalización que tienen relación con la Seguridad Operacional en el año t)*100 | 66.04 % (840.00 / 1272.00)*100 | 63.18 % (942.00 / 1491.00)*100 | 63.19 % (1126.00 / 1782.00)*100 | 66.75 % (819.00 / 1227.00)*100 | 12 |

3. INDICADORES DE DESEMPEÑO SOLICITADOS POR EL SERVICIO A ELIMINAR DEL FORMULARIO H

| Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2021 | Notas |
|---|---|--|-------|
| <p><u>Eficacia/Resultado Final</u></p> <p>1. Cantidad de accidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t *</p> | <p>(Total de accidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC en el año t/Total de movimientos de aeronaves en el año t)*100000</p> | <p>0.00 unidades (0.00 / 437637.00)*10 0000.00</p> | 1 |
| <p><u>Eficacia/Resultado Final</u></p> <p>2. Cantidad de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t*</p> | <p>(Total de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC en el año t/Total de movimientos de aeronaves en el año t)*100000</p> | <p>0.00 unidades (0.00 / 437637.00)*10 0000.00</p> | 2 |
| <p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>3. 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).*</p> | <p>(Número total de ejercicios realizados en el año t que cumplen con la Norma/Número total de ejercicios realizados en el año t)*100</p> | <p>100.00 % (84.00 / 84.00)*100</p> | 5 |
| <p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>4. Razón de fiscalizaciones a los CMA que ejecutan mantenimiento a todas aquellas aeronaves de un PMD superior a los 5.700 kgs. y más de 19 pasajeros, con respecto a la cantidad de CMA que estén vigentes durante el año.*</p> | <p>Número de fiscalizaciones efectuadas a los CMA en el año t/Número de CMA vigentes en el año t</p> | <p>7.67 unidades 108.00 / 14.08</p> | 6 |
| <p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>5. Razón de fiscalizaciones a las Aeronaves de Transporte Público en el año t, que realizan operaciones aéreas, tanto en Chile como en el extranjero, con respecto a la cantidad de aeronaves de</p> | <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)</p> | <p>0.74 unidades 139.00 / 188.83</p> | 7 |

| | | | |
|--|---|--|---|
| Transporte Público vigentes en el año t* | | | |
| <i>Eficacia/Resultado Intermedio</i> | (Tiempo real en horas, de funcionamiento en el año t/Tiempo en horas, de funcionamiento especificado en el año t)*100 | 98.71 % (242110.02 / 245280.00)*100 | 9 |
| 6. Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de VOR en el año t* | | | |

* El Indicador se encuentra en revisión en el marco de la formulación definitiva del Formulario H versión Ley de Presupuestos 2023, ya sea por observaciones metodológicas o en virtud de la pertinencia de ser eliminado.

Notas:

- 1 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.
- 2 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.
- 3 1. 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.
2. El Departamento Auditoría Interna, a través de la Sección Vigilancia Continua AVSEC, debido a que es una información de carácter reservada y confidencial, mantendrá en su poder los informes con el resultado de cada una de las Pruebas de Seguridad realizadas, correspondiente a la actividad Plan/Programa Pasajero Incógnito, los que estarán disponibles para su visualización, en caso de ser requeridos por algún organismo externo.
- 4 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.
- 5 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.
- 6 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.
- 7 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.

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

i) TAF (Terminal Aerodrome Forecast), pronóstico de tiempo meteorológico que se realiza en un aeropuerto/aeródromo.

ii) Se entiende por oportunidad el cumplimiento de la fecha y hora de emisión del pronóstico de acuerdo a los estándares definidos, según la normativa en la materia.

iii) Las mediciones anuales corresponden a los pronósticos TAF que se realizan en la Red Primaria, la que está compuesta por los 16 aeropuertos/aeródromos más importantes del país, los cuales se ubican principalmente en las Capitales Regionales o en las cercanías de ciudades que son relevantes por ciertos aspectos como por ejemplo el económico, permitiendo así su conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional para el caso de los 7 aeropuertos.

9 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.

10 1. Se entiende por trámite aquellos referidos a Licencias y Habilitaciones Aeronáuticas.

2. Especificación: El trámite se inicia con la solicitud de licencia o habilitación aeronáutica, por parte del usuario, en el sistema institucional y finaliza con la descarga por parte del usuario, de la licencia electrónica, desde el mismo sistema institucional. Para el caso de un trámite rechazado, el Servicio informa sobre ese resultado mediante un correo institucional desde el mismo sistema.

3. El número de días contabilizados para los trámites finalizados, corresponden a días corridos.

11 1. Se entenderá por fiscalización el procedimiento administrativo por el cual un organismo del Estado verifica el cumplimiento normativo en un determinado ámbito, de acuerdo a las funciones y atribuciones que la ley le encomienda.

2. Se entenderá por unidades/entidades sujetas a fiscalización a las instituciones, organismos, servicios públicos, obras, establecimientos, empresas, instalaciones, procesos, faenas, u otros, cualquiera sea su naturaleza, que le corresponde fiscalizar al Servicio, de acuerdo con su marco legal. Se deberá identificar ID/Rut de la unidad/entidad sujeta a fiscalización y N° y fecha de acto administrativo que define la unidad/entidad sujeta a fiscalización.

3. Una unidad/entidad se entenderá fiscalizada cuando ésta haya sido objeto de al menos una fiscalización en el año t, según el tipo de fiscalización definido por la institución. Se deberá identificar cada unidad/entidad fiscalizada, fecha de la(s) fiscalización(es) realizada(s) y N° y fecha Acta o documento que da cuenta del tipo de fiscalización, actividad de fiscalización realizada(s), u otro dato que individualice de manera inequívoca a cada unidad/entidad fiscalizada(s).

4. Se entenderá por tipo de fiscalización a la modalidad de acción fiscalizadora realizada, según corresponda a presencial o in situ, documental, a través de sistemas informáticos u otra según defina el servicio.

12 1. Se entenderá por fiscalización el procedimiento administrativo por el cual un organismo del Estado verifica el cumplimiento normativo en un determinado ámbito, de acuerdo a las funciones y atribuciones que la ley le encomienda.

2. Se entenderá por unidades/entidades sujetas a fiscalización a las instituciones, organismos, servicios públicos, obras, establecimientos, empresas, instalaciones, procesos, faenas, u otros, cualquiera sea su naturaleza, que le corresponde fiscalizar al Servicio, de acuerdo con su marco legal. Se deberá identificar ID/Rut de la unidad/entidad sujeta a fiscalización y N° y fecha de acto administrativo que define la unidad/entidad sujeta a fiscalización.

3. Una unidad/entidad se entenderá fiscalizada cuando ésta haya sido objeto de al menos una fiscalización en el año t, según el tipo de fiscalización definido por la institución. Se deberá identificar cada unidad/entidad fiscalizada, fecha de la(s) fiscalización(es) realizada(s) y N° y fecha Acta o documento que da cuenta del tipo de fiscalización, actividad de

fiscalización realizada(s), u otro dato que individualice de manera inequívoca a cada unidad/ entidad fiscalizada(s).

4. Se entenderá por tipo de fiscalización a la modalidad de acción fiscalizadora realizada, según corresponda a presencial o in situ, documental, a través de sistemas informáticos u otra según defina el servicio.