

## FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2015

<b>MINISTERIO</b>	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	<b>PARTIDA</b>	11
<b>SERVICIO</b>	DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	<b>CAPÍTULO</b>	21

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2011	Efectivo 2012	Efectivo 2013	Efectivo a Junio 2014	Estimado 2014	Meta 2015	Ponderación	Medios de Verificación	Notas
•Servicios Aeroportuarios.	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>1 Porcentaje tiempo promedio de respuesta de Servicios de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios en aeronaves respecto a máximo tiempo permitido por Norma de la Organización de Aviación Civil Internacional para el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	(Tiempo promedio efectivo de respuesta SSEI para el año t/Máximo tiempo permitido por Norma OACI para el año t)*100	46.48 % (83.67/180.00)*100	64.44 % (115.99/180.00)*100	0.00 % (0.00/0.00)*100	62.95 % (113.31/180.00)*100	67.00 % (120.60/180.00)*100	67.00 % (120.60/180.00)*100	20%	<p><u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Sección SSEI.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Resumen Trimestral.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Formulario Tiempo de Respuesta Cód. R-SSEI-027.</p>	1
•Servicios de Navegación Aérea.	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>2 Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares en el año t</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	(Número de horas en funcionamiento de radares en el año t/Número de horas de radares en uso durante el período en el año t)*100	99.42 % (121051.00/121758.00)*100	99.44 % (122285.00/122976.00)*100	99.51 % (118647.00/119232.00)*100	99.80 % (58228.00/58344.00)*100	99.00 % (130086.00/131400.00)*100	99.00 % (130086.00/131400.00)*100	10%	<p><u>Formularios/Fichas</u> Estadística Departamento Logística.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Informes de Disponibilidad de Radares.</p>	2
•Servicios de Navegación Aérea.	<p><u>Eficacia/Resultado Final</u></p> <p>3 Número de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS en el año t/Total de movimientos de aeronaves en el año t.</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)	2.68 unidades (13.00/485815.00)*100000.0	3.68 unidades (19.00/516149.00)*100000.0	4.01 unidades (22.00/548914.00)*100000.0	4.60 unidades (12.00/261011.00)*100000.0	6.57 unidades (33.90/516149.00)*100000.0	6.57 unidades (33.90/516149.00)*100000.0	10%	<p><u>Reportes/Informes</u> Estadística Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Resumen de</p>	3

	Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	t)*100000								Incidentes ATS.	
•Normativa Aeronáutica, Meteorológica y Ambiental.	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  4 Porcentaje de Material Particulado Respirable (Mp10) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, superior a lo permitido por la Norma Chilena en el año t.  Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(N° de muestreos de Mp10 superior a 150µg/m3 en el año t/N° total de muestreos de Mp10 en el año t)*100	1.64 % (2.00/122.00)*100	5.00 % (6.00/120.00)*100	0.00 % (0.00/116.00)*100	0.00 % (0.00/57.00)*100	9.02 % (10.82/120.00)*100	9.02 % (10.82/120.00)*100	10%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Sección Gestión Ambiental Aeroportuaria.  <u>Reportes/Informes</u> Memo mensual con reporte de los datos obtenidos.	4
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  5 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 (0.00/485815.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/516149.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/548914.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/261011.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/516149.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/516149.00)*100000.00	15%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	5
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  6 Cantidad de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t  Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de incidentes de aviación de responsabilidad de la DGAC en el año t/Total de movimientos de aeronaves en el año t)*100000	0.00 unidades (0.00/485815.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/516149.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/548914.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/261011.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/516149.00)*100000.00	0.00 unidades (0.00/516149.00)*100000.00	15%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	6
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u>  7 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	77.78 % (70.00/90.00)*100	75.00 % (72.00/96.00)*100	77.38 % (65.00/84.00)*100	87.50 % (35.00/40.00)*100	75.00 % (60.00/80.00)*100	75.00 % (60.00/80.00)*100	20%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Sección AVSEC.  <u>Reportes/Informes</u> Informe Prueba de Seguridad Programa Pasajero Incógnito.	7

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Notas:

- 1 De acuerdo al DAR 14 (Reglamento de Aeródromos) el tiempo respuesta del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios en aeronaves (SSEI) no debe exceder de 2 minutos en el área de respuesta rápida (hasta la mitad de la pista) y de 3 minutos hasta el extremo de la pista operacional.
  
- 2 El Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares, se determina de acuerdo a los criterios establecidos en el Anexo N° 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen I, Radioayudas para la navegación, que considera los periodos de funcionamiento, los periodos de interrupción previstos y los periodos de falla.
  
- 3 Se entiende por incidentes de tránsito aéreo, aquel suceso que ocurre producto de la interacción entre la aeronaves y los Servicios de Tránsito Aéreo, 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.
  
- 4 El indicador se elaborará en relación a la concentración límite permisible de 150µg/m<sup>3</sup>N como valor para 24 horas (norma vigente), como valor para 24 horas y número de días al año en que se supera la concentración para 24 horas en el aeropuerto Arturo Merino Benítez. Lo anterior en relación a los valores límites establecidos por D.S. N° 59 de 1998 del MINSEGPRES. Modificado por el D.S. N° 45 de 2001, del MINSEGPRES. La actividad de rescate de datos para cambios de filtros Mp10 periódico serán realizadas cada tres días.
  
- 5 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.
  
- 6 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.
  
- 7 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.