

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2012

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 2008	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo a Junio 2011	Estimación 2012	Meta 2012	Ponderación	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
•Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 1 Promedio de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	(Total de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad d ATS en el año t/Total de movimientos de aeronaves del país en el año t)*100000	0.00 unidades	5.16 unidades (19.00/368363.00)*100000.0	4.51 unidades (20.00/443020.00)*100000.0	2.59 unidades (6.00/231258.00)*100000.0	6.57 unidades (30.00/456900.00)*100000.0	7.00 unidades (32.00/456900.00)*100000.0	5%	Reportes/Infor <u>mes</u> Informes Subdepartame nto Tránsito Aéreo	1	1
•Normativa Aeronáutica, Meteorológica y Ambiental.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 2 Porcentaje de Material Particulado Respirable (Mp10) del Aeropuerto Artuto Merino Benitez, superior a lo permitido por la Norma Chilena en el año t. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	(N° de muestreos de Mp10 superior a 120µg/m3 en el año t/N° total de muestreos de Mp10 en el año t)*100	0.00 %	5.26 % (6.00/114.00)*100	5.26 % (6.00/114.00)*100	S.I.	8.20 % (10.00/122.00)*100	9.02 % (11.00/122.00)*100	5%	Reportes/Infor <u>mes</u> Informe Sección Gestión Ambiental Aeroportuaria.	2	2
•Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 3 Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares en el año t	(Número de horas en funcionamiento de radares en el año t/Número de horas de radares en uso durante el	97.5 % (119161.0/122232.0)*100	99.1 % (120662.0/121822.0)*100	99.2 % (120403.0/121332.0)*100	99.4 % (60262.0/60610.0)*100	99.1 % (120489.0/121532.0)*100	99.0 % (120609.0/121822.0)*100	10%	Formularios/Fi <u>chas</u> Estadística Departamento Logística. Reportes/Infor <u>mes</u> Informes de	3	3

	Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	período en el año t)*100								Disponibilidad de radares y VOR/DME.		
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 4 Promedio de accidentabilidad 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 % (0.00/385948.00)*100000.00	0.00 % (0.00/368363.00)*1000000.00	0.00 % (0.00/443020.00)*1000000.00	0.00 % (0.00/231258.00)*100000.00	0.00 % (0.00/456900.00)*100000.00	0.00 % (0.00/456900.00)*1000000.00	15%	Reportes/Informes Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	4	4
•Servicios de Seguridad Operacional.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 5 Promedio 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 % (0.00/385948.00)*100000.00	0.00 % (0.00/368363.00)*1000000.00	0.00 % (0.00/443020.00)*1000000.00	0.00 % (0.00/231258.00)*100000.00	0.00 % (0.00/456900.00)*100000.00	0.00 % (0.00/456900.00)*1000000.00	15%	Reportes/Informes Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	5	5
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Calidad/Producto</u> 6 Tiempo promedio de respuesta de Servicios de Extinción de Incendios sobre máximo tiempo permitido por Norma de la Organización de Aviación Civil Internacional para el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	Tiempo promedio efectivo de respuesta SEI para el año t/Máximo tiempo permitido por Norma OACI para el año t	0.68 minutos 121.78/180.00	0.65 minutos 116.67/180.00	0.66 minutos 118.42/180.00	0.50 minutos 90.00/180.00	0.66 minutos 118.00/180.00	0.67 minutos 120.00/180.00	20%	Reportes/Informes Estadísticas Sección SSEI Reportes/Informes Resultado ejercicio intervención SSEI	6	6
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u> 7 Porcentaje de objetos	(Total de objetos retenidos del Plan Pasajero	69.23 % (108.00/156.00)*1000	83.87 % (104.00/124.00)*1000	75.00 % (63.00/84.00)*1000	69.23 % (18.00/26.00)*1000	76.47 % (39.00/51.00)*1000	75.00 % (63.00/84.00)*1000	10%	Base de Datos/Software Estadísticas Sección	7	7

	retenidos del Plan Pasajero Incógnito en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	Incógnito en el año t/Total de objetos del Plan Pasajero Incógnito en el año t)*100								AVSEC		
•Servicios de Meteorología.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 8 Porcentaje de acierto de los pronósticos aeronáuticos en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de pronósticos aeronáuticos acertados en el año t/Total de pronósticos aeronáuticos emitidos en el año t)*100	87 % (1220/1405)*100	88 % (1268/1438)*100	88 % (1260/1439)*100	90 % (653/726)*100	87 % (1262/1445)*100	87 % (1252/1439)*100	10%	Reportes/Informes Estadística Dirección Meteorológica de Chile.	8	8
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 9 Porcentaje de cierre de observaciones derivadas del Programa de Fiscalización de Aeródromos (PFA) en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de observaciones cerradas del PFA en el año t/Total de observaciones derivadas del PFA en el año t)*100	96.99 % (290.00/299.00)*100	98.37 % (121.00/123.00)*100	98.19 % (217.00/221.00)*100	85.00 % (34.00/40.00)*100	97.42 % (227.00/233.00)*100	97.00 % (226.00/233.00)*100	10%	Formularios/Fichas Estadísticas DASA sobre Programa de Fiscalización de Aeródromos	9	9

Notas:

- 1 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.
- 2 Se entiende por Mp10 el material particulado con diámetro aerodinámico menor o igual que 10 micrones.
Se dispone de información a través de la Estación de Monitoreo de Calidad del Aire para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB).
- 3 La red nacional de radares resulta fundamental para la seguridad de la aviación, ya que permite al Servicio de Tránsito Aéreo monitorear los movimientos de las aeronaves en el territorio nacional.
La disponibilidad de la red nacional de radares indica el grado en que está el servicio a disposición de los usuarios.
El Indicador de Desempeño "Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares en el año t", se determina de acuerdo a los criterios establecidos en el Anexo N° 10 al 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.
- 4 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.
A modo de ejemplo se señalan algunos aspectos en que podría tener responsabilidad la DGAC:

- Puede tener la responsabilidad en las causas de un incidente al no dar cumplimiento a las materias que se relacionan con la normativa aeronáutica vigente.
- Puede tener responsabilidad en lo que respecta a infraestructura de aeropuertos o aeródromos públicos que no cumplan con la normativa que regula las condiciones que deben tener estos para su funcionamiento.
- Puede tener responsabilidad en la ocurrencia de un incidente, si no cumple con la fiscalización de la normativa que regula la aeronavegabilidad, o la cumple de manera ineficiente al certificar o autorizar aeronaves o centros de mantenimiento que no cumplan con ella.
- En el ámbito de tránsito aéreo, puede tener responsabilidad en un suceso debido a comunicaciones con instrucciones erróneas de parte del controlador, no dar el asesoramiento que corresponda o dar instrucciones fuera de lo estipulado en la normativa, que sea factor contribuyente de un incidente.
- Puede tener responsabilidad en un incidente en el otorgamiento de licencias o en la ejecución de exámenes prácticos de vuelo que realizan pilotos de la institución.

5 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.

A modo de ejemplo se señalan algunos aspectos en que podría tener responsabilidad la DGAC.

- Puede tener la responsabilidad en las causas de un incidente al no dar cumplimiento a las materias que se relacionan con la normativa aeronáutica vigente.
- Puede tener responsabilidad en lo que respecta a infraestructura de aeropuertos o aeródromos públicos que no cumplan con la normativa que regula las condiciones que deben tener estos para su funcionamiento.
- Puede tener responsabilidad en la ocurrencia de un incidente, si no cumple con la fiscalización de la normativa que regula la aeronavegabilidad, o la cumple de manera ineficiente al certificar o autorizar aeronaves o centros de mantenimiento que no cumplan con ella.
- En el ámbito de tránsito aéreo, puede tener responsabilidad en un suceso debido a comunicaciones con instrucciones erróneas de parte del controlador, no dar el asesoramiento que corresponda o dar instrucciones fuera de lo estipulado en la normativa, que sea factor contribuyente de un incidente.
- Puede tener responsabilidad en un incidente en el otorgamiento de licencias o en la ejecución de exámenes prácticos de vuelo que realizan pilotos de la institución.

6 De acuerdo al DAR 14 (Reglamento de Aeródromos) el tiempo respuesta del Servicio SEI 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.

7 Programa que permite conocer la capacidad de los operarios AVSEC (Seguridad de Aviación), para detectar objetos que los pasajeros no deben portar.

8 Se entiende por pronóstico aeronáutico como la declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificado y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

9 El Programa de Fiscalización de Aeródromos (PFA) elaborado por el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA), considera inspecciones a aeródromos y aeropuertos públicos y privados del país, de acuerdo a la normativa aeronáutica (DAR 14 y DAN 14 03).

En esta fiscalización se verifican características técnicas respecto a pistas (señalización, superficie, etc.), calles de rodaje, franja, cercos perimetrales, entre otros. De acuerdo a esta verificación, pueden surgir observaciones a los aeródromos o aeropuertos, las que deben ser cerradas de acuerdo a los plazos establecidos para ello, por lo tanto, se entiende por cierre de observaciones al levantamiento de las observaciones realizadas.

Supuesto Meta:

1 Pueden afectar cumplimiento de Meta:

1. La existencia de trabajos en el área de maniobra (pista y calles de rodaje) con uso alternativos de calle de rodaje como pista principal.
2. Fallas en los Sistemas de Vigilancia de los Servicios de Tránsito Aéreo (Visualización RADAR), lo que determina la provisión de servicio de control de tránsito aéreo por procedimientos básicos de control.
3. La ocurrencia de catástrofes naturales, que altere los sistemas de comunicaciones, tanto de control, como de coordinaciones entre dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, en la provisión del Servicio de Control de Tránsito Aéreo.

2 Se cumple la Meta si:

1. La Empresa que presta el Servicio de Operación, Mantenimiento, Calibración y Elaboración de Informes Estación de Monitoreo Calidad del Aire en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, hace entrega en forma oportuna del Informe de Resultados Trimestral / Anual.
2. No existe la ocurrencia de una falla que afecte el funcionamiento de la Estación de Monitoreo de Calidad del Aire del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Base de Datos de Calidad del Aire).

3. No se producen eventos de fuerza mayor (Terremoto, erupción volcánica, etc.).
 4. No se realizan quemas controladas agrícolas, incendios de pastizales, quemas en Vertederos Ilegales de Residuos Sólidos (VIRS), presencia de Pumicita (Pumicite) arrastrada por los vientos reinantes del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.
 5. Ejecución de trabajos de mantenimiento en área de movimiento del Aeropuerto que afecten la concentración de calidad del aire del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.
- 3 1. Condiciones climatológicas o de otro tipo, que impidan el acceso a la estación radar por necesidad de mantenimiento correctivo y/o abastecimiento de petróleo a los grupos electrógenos.
 2. Ilícitos realizados por terceros, como actos de vandalismo.
 3. Fallas del trasportista de la señal a los diferentes centros de visualización.
 4. Fallas mayores en el sistema de arrastre de la antena radar.
 5. Roturas de cables, guías de ondas, coaxiales por causas externas.
 6. Caídas de rayos.
 - 4 1. Ocurrencia de ilícitos (hurtos, vandalismo, terrorismo u otros) que afecten la disponibilidad de los sistemas de ayudas a la navegación aérea, sistemas de aproximación y aterrizaje, producto de su ubicación geográfica y dispersión entre ellos.
 2. Ocurrencia de condiciones meteorológicas de difícil pronóstico.
 - 5 1. Ocurrencia de ilícitos (hurtos, vandalismo, terrorismo u otros) que afecten la disponibilidad de los sistemas de ayudas a la navegación aérea, sistemas de aproximación y aterrizaje, producto de su ubicación geográfica y dispersión entre ellos.
 2. Ocurrencia de condiciones meteorológicas de difícil pronóstico.
 - 6 1. Visibilidad reducida.
 2. Aeródromos o Aeropuertos con contaminación en pista (humedad, agua, nieve, escarcha, hielo y fuerte viento).
 3. Ocurrencia simultánea de más de un siniestro.
 4. Fallas técnicas mayores en carros extintores.
 - 7 Se cumple la meta:
 1. En la medida que no se presente un aumento muy significativo de pasajeros, especialmente en horas punta de embarque. Esto provocaría aglomeraciones que afectarían el proceso de revisión de equipaje.
 2. No se presenten fallas técnicas en las máquinas de rayos X, que obliguen a un chequeo manual de equipaje, el que podría no detectar la totalidad de objetos prohibidos.
 - 8 Las variables atmosféricas que se manejan para la construcción de un pronóstico son parte de una ciencia que modela y proyecta fenómenos naturales, distando de ser una ciencia exacta. La geografía y orografía del país, no facilitan los pronósticos con alto porcentaje de acierto, dado que las cordilleras que cubren el Territorio Nacional inestabilizan permanentemente la atmósfera, lo que se hace más evidente durante el tercer trimestre del año, donde baja el porcentaje de acierto. Por tanto, la meta comprometida no puede verse afectada por episodios de inestabilidad climática que exceda lo considerado en los modelamientos. Así mismo, el cumplimiento de la meta puede verse afectado por fallas externas a la Dirección Meteorológica de Chile, como sería la falla de satélites meteorológicos, de comunicaciones, entre otros.
 - 9 La meta se cumple si:
 1. La solución de las observaciones no dependen de otros organismos del Estado (como MOP - DAP).
 2. El hallazgo se encuentre fuera del recinto del aeropuerto y que su solución dependa de terceros.