

INDICADORES DE DESEMPEÑO
VERSIÓN PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO AÑO 2013

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

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo 2011	Efectivo a Junio 2012	Meta 2013	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
•Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 1 Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(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	99.1 % (120662.0/121822.0)*100	99.2 % (120403.0/121332.0)*100	99.4 % (121051.0/121758.0)*100	99.5 % (60860.0/61152.0)*100	99.0 % (120609.0/121822.0)*100	Formularios/Fichas Estadística Departamento Logística. Reportes/Informes Informes de Disponibilidad de radares y VOR/DME.	1	1
•Servicios de Navegación Aérea.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 2 Promedio de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(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	5.16 unidades (19.00/368363.00)*100000	4.51 unidades (20.00/443020.00)*100000	2.68 unidades (13.00/485815.00)*100000	4.85 unidades (12.00/247290.00)*100000	6.57 unidades (30.00/456900.00)*100000	Reportes/Informes Informes Subdepartamento Tránsito Aéreo	2	2

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo 2011	Efectivo a Junio 2012	Meta 2013	Medios de Verificación	Su-puestos	No-tas
•Normativa Aeronáutica, Meteorológica y Ambiental.	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 3 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	0.00 %	1.75 % (2.00/114.00)*100	1.64 % (2.00/122.00)*100	0.00 % (0.00/60.00)*100	9.02 % (11.00/122.00)*100	<u>Reportes/Informes</u> Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.	3	3
•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 % (0.00/368363.00)*100000	0.00 % (0.00/443020.00)*100000	0.00 % (0.00/485815.00)*100000	0.00 % (0.00/247290.00)*100000	0.00 % (0.00/456900.00)*100000	<u>Reportes/Informes</u> 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 % (0.00/368363.00)*100000	0.00 % (0.00/443020.00)*100000	0.00 % (0.00/485815.00)*100000	0.00 % (0.00/247290.00)*100000	0.00 % (0.00/456900.00)*100000	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Prevención de Accidentes.	5	5

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo 2011	Efectivo a Junio 2012	Meta 2013	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
•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	0.65 minutos 116.67/180.00	0.66 minutos 118.42/180.00	0.46 minutos 83.67/180.00	0.59 minutos 105.53/180.00	0.67 minutos 120.00/180.00	Reportes/Informes Estadísticas Sección SSEI Reportes/Informes Resultado ejercicio intervencion SSEI	6	6
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Producto</u> 7 Porcentaje de objetos retenidos del Plan Pasajero Incógnito en el año t Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO	(Total de objetos retenidos del Plan Pasajero Incógnito en el año t/Total de objetos del Plan Pasajero Incógnito en el año t)*100	83.87 % (104.00/124.00)*100	75.00 % (63.00/84.00)*100	77.78 % (70.00/90.00)*100	97.22 % (35.00/36.00)*100	75.00 % (63.00/84.00)*100	Base de Datos/Software Estadísticas Sección AVSEC	7	7
•Servicios Aeroportuarios.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 8 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	98.37 % (121.00/123.00)*100	98.19 % (217.00/221.00)*100	100.00 % (69.00/69.00)*100	98.51 % (66.00/67.00)*100	97.42 % (227.00/233.00)*100	Formularios/Fichas Estadísticas DASA sobre Programa de Fiscalización de Aeródromos	8	8

Notas:

1 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.

2 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.

3 El indicador se elaborará en relación a la concentración límite permisible de $150\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ 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. La información será entregada en los correspondientes informes trimestrales y anuales.

4 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.

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 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.

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 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 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 transportista 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.

2 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.

3 Se cumple la Meta si: 1. La Empresa Algoritmos (Asesorías Algoritmos Ltda.) que presta el Servicio de Operación, Mantenición, 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 un siniestro que afecte 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 extraña (Terremoto, Erupción Volcánica, etc.). 4. No se realizan quemas controladas agrícolas, incendios de pastizales, quemas en Vertederos Ilegales de Residuos Sólidos (VIRS), Pumicita (Pumicite) arrastrada por los vientos reinantes del Aeropuerto Arturo Merino Benítez. 5. Falla de Equipos de alta complejidad. 6. Trabajos de Mantenimiento de Losa que afecten la concentración de Calidad del Aire del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

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 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.