

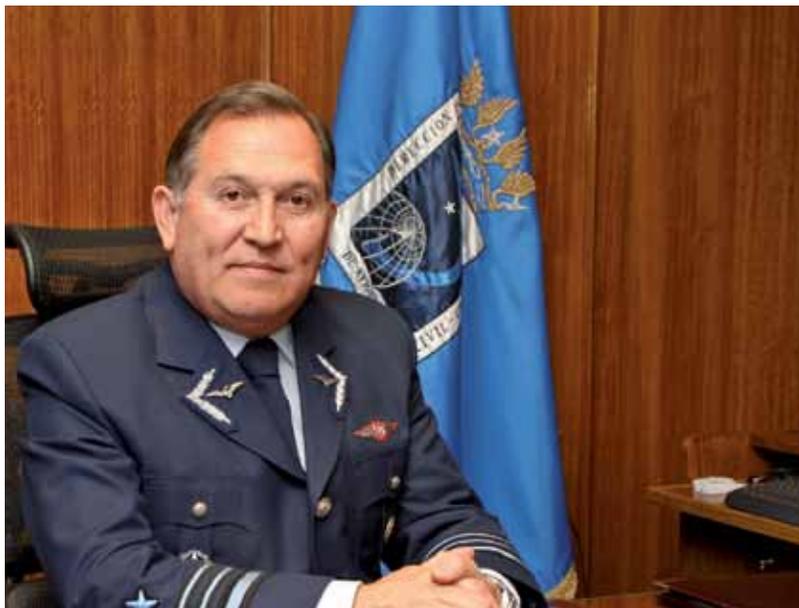
CUENTA PÚBLICA 2011



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
CHILE



Mensaje del Director General	3
CAPITULO I - Nuestra Identidad	5
QUIÉNES SOMOS	6
Filosofía Corporativa	6
Principios Institucionales	6
QUÉ HACEMOS	7
Visión	7
Misión	7
Estructura Orgánica	7
Responsabilidad del Espacio Aéreo	8
Red Aeroportuaria	9
CAPITULO II	
ESTRUCTURA FUNCIONAL	11
Productos Estratégicos	12
Nuestros Usuarios	13
CAPÍTULO III	
PLANIFICACIÓN	15
Entorno de la actividad aérea	16
Plan Estratégico 2010 - 2015	17
Planes subsidiarios	17
Políticas Institucionales	18
Objetivos estratégicos	18
CAPÍTULO IV	
GESTIÓN INSTITUCIONAL	19
Ámbito Operativo	20
Servicios Aeroportuarios	20
Servicios de Navegación Aérea	21
Servicios de Seguridad Operacional	23
Normativa Aeronáutica	27
Prevención e Investigación de Accidentes de Aviación	29
Servicios Meteorológicos	30
ÁMBITO SOPORTE DE GESTIÓN	31
Gestionando personas	31
Gestión Medioambiental y RSI	33
Gestión de Calidad	35
Gestión Presupuestaria	36
PRESENCIA INTERNACIONAL	38
CAPÍTULO V.	
DESAFÍOS	39
CONCLUSIÓN	43



MENSAJE DEL DIRECTOR GENERAL

La dinámica de los tiempos y el vertiginoso avance de la tecnología nos ha llevado a un mundo extremadamente globalizado en donde la industria aeronáutica ocupa un lugar preponderante, ya sea porque usa sofisticados sistemas tecnológicos o porque su empleo es vital para la conectividad, los negocios y el esparcimiento. Las familias demandan hoy soluciones rápidas, permanentes y exentas de riesgos para incorporarse a esta globalización a través del medio aéreo.

Los índices de crecimiento de la actividad aérea mundial son decisivos al respecto, ya que según IATA, la cantidad de pasajeros transportados por avión ha experimentado un incremento de 5,9 % con una tendencia sostenida al alza, de la cual Chile no está exento. Al contrario, su nivel de crecimiento ha sido mayor al de otros países de la región, liderando el 2011 en Latinoamérica, con un alza de 17,4% en relación al 2010. Como consecuencia de ello, se ha incrementado notablemente la demanda de mayores servicios y de mayores estándares en seguridad de vuelo; los pasajeros quieren y necesitan llegar rápido a sus destinos, sin atrasos y, por supuesto, sin riesgos.

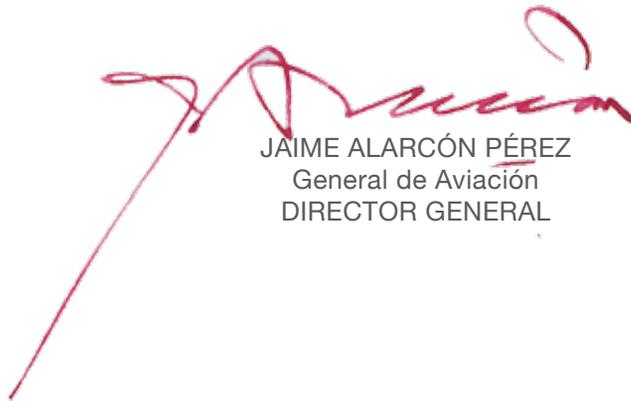
Este escenario representa para la Dirección General de Aeronáutica Civil, que tengo el honor de dirigir, emplear sus mejores esfuerzos para atender esta creciente demanda cuya dinámica no espera soluciones en el largo plazo, sino que ellas estén presentes cuando sean requeridas. Por su parte las empresas y sus estructuras de negocios tienen una amplia flexibilidad en la toma de sus decisiones, ya que obedecen a los resultados que se espera de ellas, generando soluciones a través del dinamismo propio del ámbito privado. Por otro lado, los sistemas aeronáuticos de los países mantienen estructuras administrativas más pesadas y lentas, que de no prever escenarios con miradas de largo plazo, no podrán crearlas oportunamente. La administración del Sistema Aeronáutico Chileno, es de alta complejidad ya que en él interactúan múltiples actores, pero que no es diferente a la realidad de otros países, tal como veremos más adelante.



Es en este contexto donde se desenvuelve el quehacer de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, organismo dependiente del Estado y que tiene algunas particularidades que dan cuenta de las acertadas políticas de Estado implementadas históricamente por Chile y que han llevado al país al equilibrio y eficiencia que lo soporta: en primer lugar, la Política de Cielos Abiertos definida el año 1979, que permitió la expansión de la actividad aérea y el acceso de la aviación chilena a otros mercados; la consecuente economía en el costo de los pasajes; la política de concesiones implementada por Chile el año 1996 que permitió la intervención del capital privado en proyectos de desarrollo de infraestructura aeroportuaria, que presenta hoy al país una renovada y moderna plataforma aeroportuaria a disposición de los usuarios; el autofinanciamiento de la actividad aérea dispuesto a la DGAC a partir de los años noventa que ha permitido radicar el pago de los servicios en quienes lo usan, no gravando con impuesto al resto de la ciudadanía y finalmente, el notable desarrollo del país, que ha ido fomentando en forma sostenida el tráfico aéreo nacional e internacional.

Sobre nuestra misión recae entonces, proporcionar la seguridad operacional a toda actividad aérea que se desarrolla en el país, desde la más pequeña hasta la más grande y a todos quienes ejecutan las actividades relacionadas, para lo cual debemos normar, certificar y fiscalizar mediante un complejo Programa de Vigilancia Continua, al mismo tiempo que entregar los servicios de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria que se requiere para mantener las categorías y reconocimientos otorgados al país, por parte de la comunidad internacional.

De esta forma, durante el año 2011 hemos avanzado un paso más sobre estos desafíos, posicionando a nuestra Institución en el sitio en que se encuentra, fortaleciendo así su presente y consolidando el mañana a través de una planificación de largo plazo que nos permita enfrentar en forma exitosa las nuevas y crecientes demandas que día a día nos impone la Industria Aeronáutica y el país en su conjunto.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL



DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL
CHILE

NUESTRA IDENTIDAD





QUIÉNES SOMOS

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es un Servicio Público dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. Fue creada en 1930 y en el año 1968, mediante la Ley N° 16.752, se establece su orgánica y funcionamiento.

Al 31 de diciembre del año 2011, la Institución cuenta con 3.199 funcionarios de diversas especialidades aeronáuticas, que se desempeñan en aeropuertos, aeródromos y otras dependencias de la Institución, distribuidos a lo largo de todo el país desde Arica al Territorio Antártico, incluyendo Isla de Pascua y el archipiélago Juan Fernández.

FILOSOFÍA CORPORATIVA

Valores Institucionales

La DGAC ha basado el accionar de sus integrantes en los Valores de **Responsabilidad, Integridad, Vocación de Servicio, Profesionalismo y Trabajo en equipo**, los que son transferidos a sus usuarios en el diario quehacer.

Principios Institucionales

Por su parte, el funcionamiento de la DGAC se sustenta transversalmente en los Principios de **Adaptación al cambio, Predictividad, Orientación a resultados, Innovación y Manejo de Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs)**, aspectos vitales para dar respuesta a la constante demanda que genera la dinámica del desarrollo de la actividad aérea.

El accionar de la organización contribuye en forma permanente a mantener los tres pilares que sustentan el quehacer institucional: la Seguridad Operacional, el Accionar de Excelencia y la Gestión Eficiente de los Recursos.





NUESTRA IDENTIDAD

QUÉ HACEMOS

Visión

La visión de la DGAC es ser un Servicio Público Inteligente, reconocido nacional e internacionalmente por sus servicios de excelencia y responsabilidad ambiental, que contribuye al desarrollo seguro, sustentable y eficiente de la actividad aérea del país.

Misión

Los esfuerzos de la Institución están encausados a cumplir la misión de:

- Normar y fiscalizar las actividades aéreas que se realizan en el espacio aéreo controlado por Chile y las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero.

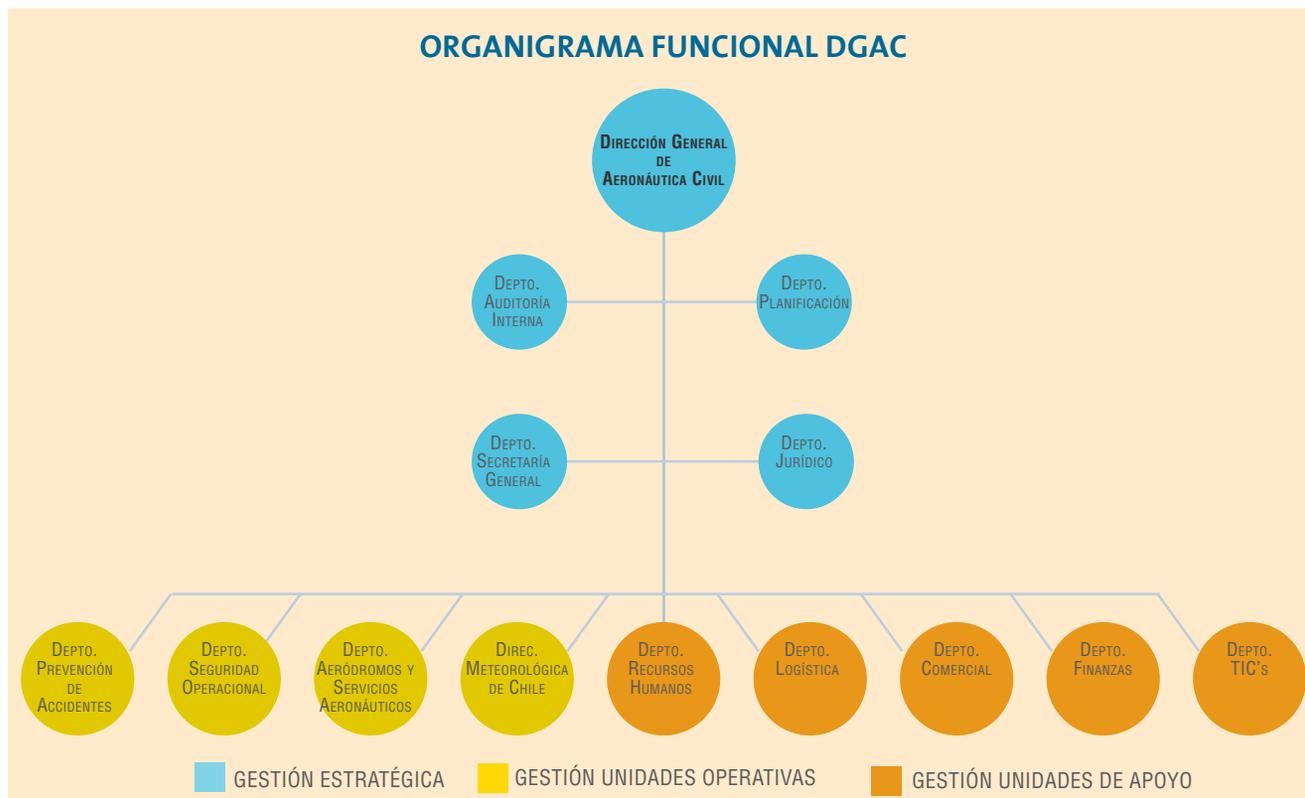
- Prestar servicios de navegación aérea, meteorología, aeroportuarios y seguridad operacional.

Todo lo anterior con el propósito de permitir una actividad aérea segura, eficiente y sustentable, contribuyendo al desarrollo nacional.

Estructura Orgánica

La DGAC ha adoptado una estructura orgánica del tipo funcional, donde se identifican tres niveles de gestión:

- Gestión Estratégica
- Gestión Operativa
- Gestión de Apoyo.





Responsabilidad del Espacio Aéreo

La DGAC gestiona uno de los espacios aéreos más extensos de mundo entregados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a la responsabilidad de un país, con una superficie de 32 millones de kilómetros cuadrados, en una dimensión tricontinental sobre el pacífico, y territorios antártico y sudamericano.

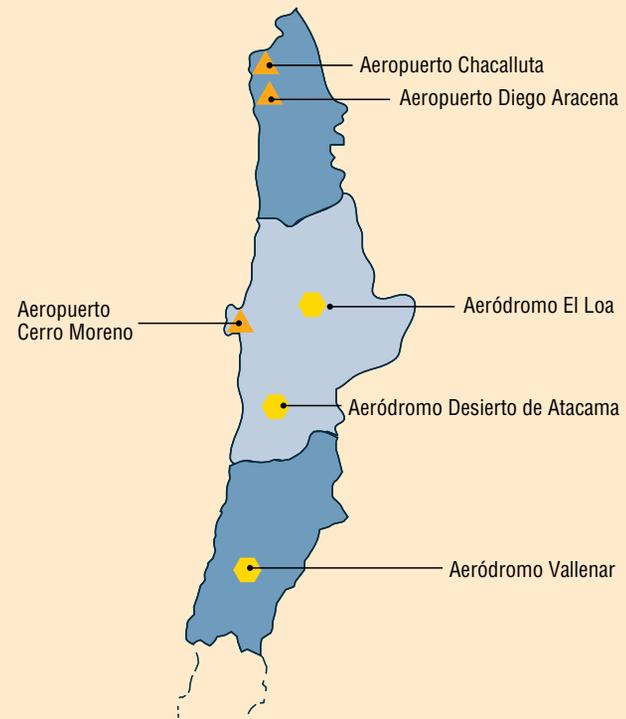


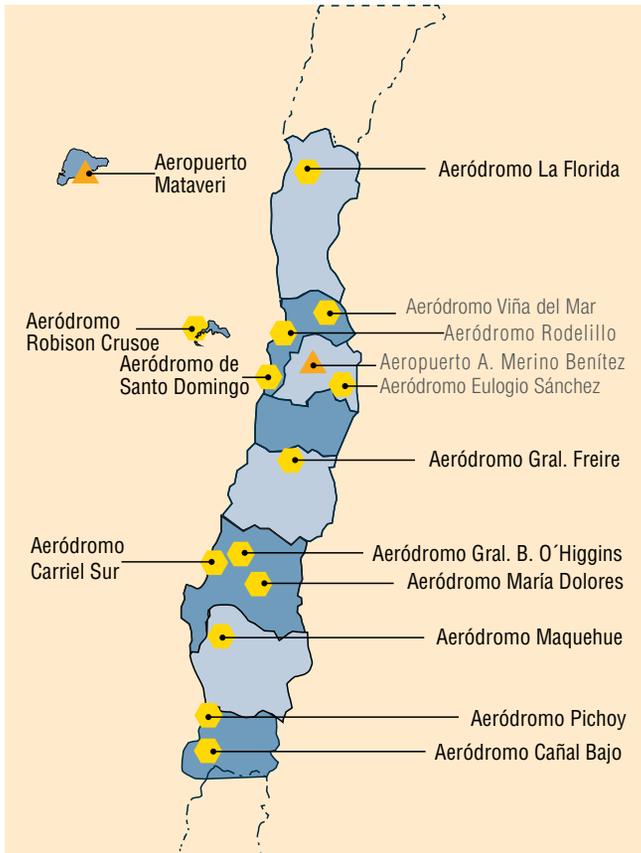
Red Aeroportuaria Nacional

Chile cuenta con una red aeroportuaria de 347 aeródromos y 134 helipuertos, todos certificados y fiscalizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. La DGAC administra 101 aeródromos fiscales de la red aeroportuaria y en 34 de ellos cuenta con personal institucional que entrega servicios aeroportuarios y de navegación aérea, además de ejercer labores de fiscalización y control. Cuenta además con personal en un aeródromo municipal, en 5 privados y en uno militar, con un total de 41 aeródromos en los que tiene dotación.

▲ AEROPUERTOS
● AERÓDROMOS

RED AEROPORTUARIA







AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS

LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL CUENTA CON 347 AERÓDROMOS Y 134 HELIPUERTOS.

CHILE CUENTA CON UNA RED PRIMARIA DE 7 AEROPUERTOS Y 8 AERÓDROMOS EN LOS CUALES SE REALIZAN VUELOS REGULARES DE TRANSPORTE PÚBLICO, ADEMÁS DE UNA RED SECUNDARIA DE MÁS DE 20 PEQUEÑOS AERÓDROMOS CON VUELOS DE AVIACIÓN MENOR. COMPLETAN LA RED MÁS DE 300 PISTAS DE USO FISCAL Y PRIVADO, DISTRIBUIDAS A LO LARGO DEL PAÍS.

AERÓDROMO: ÁREA DELIMITADA, TERRESTRE O ACUÁTICA, HABILITADA POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Y DESTINADA A LA LLEGADA, SALIDA Y MANIOBRA DE AERONAVES EN LA SUPERFICIE.

AEROPUERTO: AERÓDROMO HABILITADO PARA ATENDER VUELOS INTERNACIONALES, DEBE CONTAR CON LOS SERVICIOS GUBERNAMENTALES DE ADUANAS, POLICÍA INTERNACIONAL Y SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO.

LA LEY DE CONCESIONES DE OBRA PÚBLICA INCORPORÓ EN 1996 LA INVERSIÓN PRIVADA A LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE TERMINALES AÉREOS, DONDE PARTICULARES ENTREGAN SERVICIOS NO AERONÁUTICOS. LA DGAC OTORGA LOS SERVICIOS OPERATIVOS AERONÁUTICOS Y DE SEGURIDAD DE VUELO.

LOS AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS CONCESIONADOS SON LOS DE ARICA, IQUIQUE, ANTOFAGASTA, LA SERENA, CALAMA, COPIAPÓ, SANTIAGO, CONCEPCIÓN, TEMUCO, PUERTO MONTT, BALMACEDA Y PUNTA ARENAS.

LOS AERÓDROMOS POR SU USO SON CLASIFICADOS EN PÚBLICO, PRIVADO Y MILITAR, EN TANTO QUE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE SU PROPIEDAD SON CATALOGADOS EN FISCALES, MUNICIPALES, PRIVADOS Y MILITARES.



DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL
CHILE



ESTRUCTURA FUNCIONAL





PRODUCTOS ESTRATÉGICOS

Para cumplir con su Misión, la DGAC se estructura funcionalmente en Servicios basados en los Productos Estratégicos destinados a dar respuesta eficiente y oportuna a la creciente demanda de nuestros Usuarios.

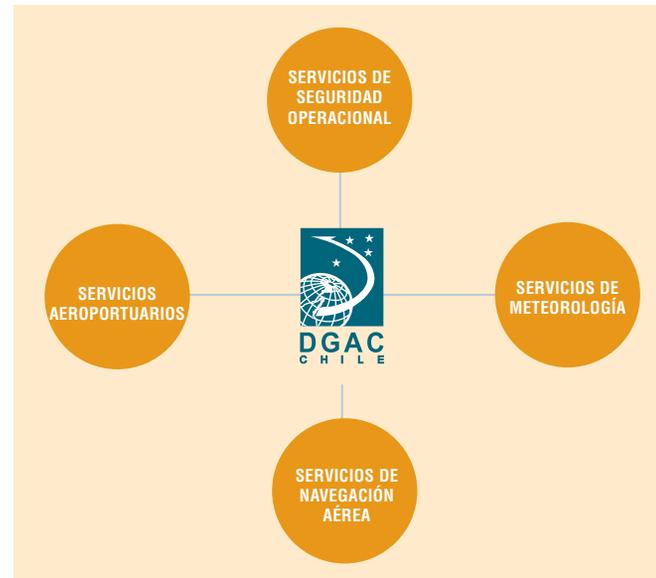
SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Comprende los servicios otorgados a los operadores de aeronaves en las áreas destinadas al despegue, aterrizaje, rodaje y estacionamiento de aeronaves, con todos los sistemas de apoyo. Comprende entre otros, los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves (SSEI) y los Servicios de Seguridad de Aviación (AVSEC).



SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Conjunto de servicios que permiten a las aeronaves operar en el espacio aéreo de responsabilidad de la DGAC y en el área de maniobras del aeropuerto, en forma segura y coordinada. Comprende entre otros, los Servicios de Tránsito Aéreo, Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Servicios de Ayudas a la Navegación.



ESTRUCTURA FUNCIONAL

SERVICIOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Encargado de generar y controlar la normativa que regula la actividad aérea y de realizar labores de certificación y fiscalización de Empresas de Transporte Público, Clubes Aéreos, Centros de Mantenimiento, Empresas de Trabajos Aéreos, de Aviación General y Deportiva. Además de certificar y fiscalizar el estado de aeronaves y de las condiciones psicofísicas y técnicas del personal aeronáutico.



SERVICIOS DE METEOROLOGÍA

La DGAC, a través de la Dirección Meteorológica de Chile (DMC), otorga Servicios de Meteorología Aeronáutica destinados a apoyar los vuelos y Servicios de Meteorología No Aeronáutica, encargados de proveer pronósticos e información meteorológica a diversas áreas del quehacer nacional.



NUESTROS USUARIOS

La DGAC se relaciona e interactúa con una gran cantidad de usuarios, que son los clientes y beneficiarios de los productos y servicios que otorga la Institución. Entre ellos se identifica a los usuarios directos de nuestros servicios; a los usuarios indirectos que corresponden a los pasajeros y finalmente otros públicos de interés constituidos por múltiples sectores que se relacionan con la DGAC.





USUARIOS DIRECTOS	USUARIOS INDIRECTOS	PÚBLICOS DE INTERÉS
<p>Empresas Aéreas</p> <ul style="list-style-type: none">• Transporte de pasajeros y carga• Trabajos aéreos <p>Aviación General y Deportiva</p> <p>Centros de Mant. Aeronáuticos (CMA)</p> <p>Centros de Instrucción y Entrenamiento</p> <p>Personal aeronáutico</p> <p>De vuelo</p> <ul style="list-style-type: none">- Pilotos- Tripulantes Auxiliares de cabina <p>De tierra</p> <ul style="list-style-type: none">- Ingenieros Aeronáuticos- Mecánicos de Aviación- Otros	<p>Pasajeros</p> <p>Se relacionan directamente con operadores de turismo y líneas aéreas, pero constituyen un público objetivo de la DGAC.</p>	<p>Opinión Pública</p> <p>Organismos Estatales</p> <p>Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad</p> <p>Universidades e Institutos Profesionales</p> <p>Concesiones Aeroportuarias y Aeronáuticas</p> <p>Proveedores</p> <p>Empresas en General</p> <p>Poder Legislativo</p> <p>Líderes de Opinión, entre otros.</p>





DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL
CHILE



PLANIFICACIÓN



ENTORNO DE LA ACTIVIDAD AÉREA

Mundial

El Transporte Aéreo se ha transformado en una herramienta fundamental de la globalización, ya que permite la integración territorial de los pueblos y facilita el intercambio de bienes y servicios.

En esta perspectiva, la aviación comercial se ha transformado en una compleja actividad técnica y económica, que da origen a un amplio espectro de relaciones entre individuos, empresas y Estados. Ellas se materializan en un accionar de alta complejidad con un carácter sistémico mundial, compuesto, entre otros, por compañías aéreas que operan a escala internacional, por una red de aeropuertos, de proveedores de servicios de navegación aérea y servicios aeroportuarios y por Autoridades Aeronáuticas que regulan, fiscalizan y controlan la actividad vinculada al transporte de pasajeros y carga aérea.

La globalización ha tendido a la eliminación de barreras y gravámenes para la exportación e importación de bienes, entre países o grupos de países. Bajo esta perspectiva, la actividad aeronáutica mundial también se ha encaminado a la desregulación, impactando a los administradores de los Sistemas Aeronáuticos de los Estados, donde se ha debido modificar estructuras legales y administrativas para adaptarse a este nuevo escenario, en el que nuestro país no sólo ha sido la excepción, sino que ha liderado las políticas de Cielos Abiertos a nivel mundial.

En la administración sistémica de la actividad aérea internacional, es la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la entidad que origina las Normas y Métodos Recomendados que regulan el transporte aéreo internacional y a los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea. Chile como miembro de esta organización, a la cual se adscribió mediante la firma del Convenio de Chicago en 1944, debe estar permanentemente alerta a los cambios y actualizaciones de la normativa, como también a las tendencias tecnológicas y de expansión que experimenta la actividad aérea en el mundo.

Por su parte, las estadísticas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) indican un crecimiento sostenido del rubro, tanto a nivel mundial, como regional. De acuerdo

a lo informado por este organismo, durante el período 2010-2011, el transporte aéreo a nivel mundial creció en promedio en un 5,9%. En tanto que la OACI, habla de un aumento de un 6,7% en lo referido a la capacidad que ofrecieron las líneas aéreas a escala mundial, expresada en asientos-kilómetros disponibles.



Regional y Nacional

Las tasas más altas de crecimiento en el transporte de pasajeros durante el 2011, se registraron precisamente en la región latinoamericana, con un 10,2%. Este crecimiento encontró sus mayores cifras en Brasil con un 13,7% y en Chile, con un 17,4%.

Esta tendencia al alza no es reciente y se viene experimentando por una década. Al examinar los pasajeros llegados a Chile desde “el resto del mundo”, estos crecieron en un 7,9%, entre 2002 y 2011. En tanto que los pasajeros llegados a Chile desde Latinoamérica, crecieron en un 9,1%, en el mismo período y los embarcados en Chile con destino “resto del mundo”, lo hicieron a una tasa del 7,5%, mientras que los pasajeros con destino a Latinoamérica, crecieron al 9,19%. De acuerdo a las proyecciones realizadas por la OACI, el tráfico de pasajeros en la región mantendrá esta tendencia.



ESTRUCTURA FUNCIONAL

Situación País

Durante el año 2011, los Aeropuertos y Aeródromos del país registraron un total de 12.989.318 pasajeros, de los cuales 7.024.988 fueron nacionales y 5.964.330 internacionales, generándose a nivel de totales un incremento de un 17,4% respecto de los pasajeros del año 2010.

Respecto a operaciones aéreas, durante el año 2011 el Sistema Estadístico de Tráfico Aéreo de la DGAC (SETRA) registró un total de 470.479 operaciones, correspondiente a las unidades informantes que alimentan al sistema, las que superaron en un 10,8 % a las registradas el año 2010.

Por su parte, el Aeropuerto que ha concentrado el mayor número de pasajeros es Arturo Merino Benítez de Santiago con 5.628.224, seguido por el Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta con 668.275, ubicándose en tercer lugar el Aeropuerto Diego Aracena de Iquique con 532.817.

Un efecto directo del aumento de la demanda en el tráfico de pasajeros, impacta en una mayor utilización de la infraestructura aeroportuaria existente y en las necesidades potenciales de su ampliación. Tiene efectos además, en los servicios aeronáuticos provistos por la DGAC, en los recursos humanos requeridos para entregarlos y finalmente en los costos asociados a la adquisición, operación y mantenimiento de los equipos aeronáuticos.

El aumento de la actividad área representa un gran desafío para la Institución, por lo que los mayores esfuerzos se han concentrado en la entrega de servicios de calidad, de manera óptima y oportuna. Además de revisar constantemente los procedimientos, políticas y la gestión que se realiza en toda la red aeroportuaria, la cual tiene una importancia vital en la conectividad aérea del país, especialmente en aquellas zonas más aisladas.

PLAN ESTRATÉGICO 2010 – 2015

La DGAC ha desarrollado un proceso modernizador que se encuentra plasmado en el Plan Estratégico Institucional, cuya proyección actual alcanza hasta al año 2015 y está destinado a guiar y orientar el accionar de la Organización, con el propósito

de cumplir con nuestra misión en forma eficaz y eficiente. En él se establece la filosofía corporativa, compuesta por la visión, que nos señala la proyección de la organización en la perspectiva del futuro de la Institución, orienta la gestión a realizar y moviliza los esfuerzos e ilusiones de sus integrantes para intentar llegar a ella.

Asimismo, incorpora la estructura orgánica adoptada para el desarrollo de las actividades, indica los desafíos a enfrentar en el entorno nacional e internacional, los grandes objetivos estratégicos por alcanzar y las políticas estratégicas que la enmarcan.

Del Plan Estratégico se desprenden los Planes Subsidiarios y la Directiva Anual de Actividades, que considera las Tareas Institucionales, el Convenio de Desempeño Colectivo, los Convenios del Sistema Alta Dirección Pública y el Anteproyecto de Presupuesto Anual y el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG).

Entre los Planes Subsidiarios que se desprenden del Plan Estratégico Institucional, se destacan entre otros:

Plan de Navegación Aérea

En lo que respecta a navegación aérea, la DGAC ha elaborado un nuevo Plan Institucional, que abarca la planificación desde el año 2013 y hasta el 2023. Sobre la base de la conclusión acordada por la duodécima reunión de Directores de Aviación Civil de la región Sudamericana (RAAC/12), celebrada en Lima en Octubre de 2011, la que insta a los Estados a elaborar sus planes nacionales de implantación del sistema de Navegación Aérea basado en el rendimiento para la región Sudamericana (SAM PBIP).

Este Plan alinea los objetivos de nuestro Plan Estratégico con los objetivos regionales y mundiales, necesarios para la evolución hacia un Sistema de Gestión de Tránsito Aéreo Mundial, que figura en el concepto operacional en esta materia aprobado por la OACI.

Plan de Desarrollo y Reposición de Capacidades

El Plan de Desarrollo y Reposición de Capacidades de la DGAC corresponde a una herramienta de planificación estratégica que permite conocer, en un horizonte de cuatro años, los



recursos financieros que serán necesarios para adquirir e instalar máquinas y equipos aeronáuticos. Dichas máquinas y equipos aeronáuticos son los que le permiten a la Institución prestar servicios en las diferentes áreas operacionales y también de apoyo administrativo y resultan fundamentales para el cumplimiento de la misión y los objetivos estratégicos. Es a través de la materialización de este Plan de Desarrollo que la Institución puede prestar servicios a los Usuarios del Sistema Aeronáutico Nacional y mantener los estándares de seguridad operacional exigidos por la OACI.

Plan de Vigilancia Continua

La Dirección General de Aeronáutica Civil, como Autoridad Aeronáutica Nacional tiene como función primaria “Fiscalizar las actividades aéreas que realizan las Empresas de Transporte Público, los Clubes Aéreos, las Empresas de Trabajos Aéreos, la Aviación General y Deportiva, la Aeronavegabilidad de las aeronaves, las condiciones psicofísicas y técnicas del personal

aeronáutico, los Centros de Mantenimiento, de Diseño y de Fabricación de Productos y Partes Aeronáuticas”.

Lo anterior incluye también a empresas que operan en Chile (nacionales y extranjeras), aeronaves que operan en el territorio nacional, aeronaves de matrícula chilena que operan en el extranjero y centros de mantenimiento en el territorio nacional y en el extranjero a aquellos que le dan servicio a aeronaves de matrícula chilena.

Se ha definido que esta responsabilidad le compete específicamente al Departamento Seguridad Operacional.

Para alcanzar este objetivo este departamento cuenta con un Plan de Vigilancia Continua (PVC) que dispone anualmente, la fiscalización, certificación o auditorías, según corresponda, a los operadores aéreos nacionales o internacionales.

POLÍTICAS INSTITUCIONALES

La DGAC ha establecido Políticas Institucionales que ayudan a guiar el quehacer administrativo y operativo de la organización. Ellas son *las Políticas de Renovación e Implementación de nuevas capacidades, de Servicios, de Recursos Humanos, Medioambientales, de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TICs), de Seguridad Operacional, Comunicacionales, Financiera y Comercial, de Riesgos y Política de Probidad y Transparencia*

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los Planes, programas y gestión Institucional, están en directa relación con la misión y con los objetivos estratégicos que se ha planteado la DGAC, los que fueron definidos en el Plan Estratégico Institucional para el periodo 2010-2015.





DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL
CHILE

IV

GESTIÓN INSTITUCIONAL AÑO 2011



El año 2011 el número de operaciones aéreas y de pasajeros transportados, presentó un incremento de 10,8% y 17,4%, respectivamente en relación al 2010, situación que a su vez aumentó notablemente la demanda de productos y servicios otorgados por la DGAC a sus Usuarios. Frente a esta exigencia, la Institución dio respuesta eficiente y oportuna en cada uno de sus productos y servicios, aplicando una adecuada gestión institucional y una marcada innovación tecnológica, en muchos casos con desarrollos propios, que dan cuenta del esfuerzo y creatividad de nuestro personal, lo que se materializó en importantes acciones y logros en diversas áreas de gestión.

A. ÁMBITO OPERATIVO

1. EN SERVICIOS AEROPORTUARIOS

• En el marco del plan de renovación de capacidades de equipamiento para la red aeroportuaria, se adquirieron 7 carros de última generación para el combate de incendios en aeronaves, por un monto total de \$ 2.243.000.000, lo que permitirá a los principales aeropuertos del país, mantener y aumentar las Categorías de Protección que otorga el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves (SSEI), exigidas por la normativa internacional. Asimismo, se compraron 173 trajes de combate contra incendio para el personal de dotación SSEI, con una inversión de \$ 265.812.000, con lo que se superó la renovación de más del 50% de estas vitales prendas de trabajo.

Traslado de Carro SSEI a Territorio Antártico chileno.

• Ante la necesidad de brindar seguridad a las operaciones aéreas que se desarrollan en el territorio Antártico y cumpliendo con la misión Institucional, en el mes de Noviembre de 2011, tras complejos trabajos desarrollados

por personal aeronáutico en conjunto con funcionarios de la Fuerza Aérea de Chile, se logró llegar al Aeródromo Tte. Marsh con un Carro para el combate de incendios en aeronaves, que permitirá brindar Categoría de Protección SSEI, acorde a las aeronaves nacionales e internacionales que operan en esa unidad. Esta fue una situación inédita en el transporte de este tipo de maquinaria al Continente Antártico, a bordo de una aeronave C-130 de la Fach.

• En diciembre del 2011 se implementó un Simulador de Conducción, Comunicaciones y Operaciones de Emergencia para el Servicio SSEI, que posibilita la captación virtual de escenarios reales, tanto para los cursos de formación como de capacitación del personal del área. Este proyecto implica un importante ahorro en el uso de los vehículos extintores para entrenamiento, los que ahora son reemplazados por el sistema virtual. Cabe destacar que el simulador corresponde al Trabajo de Tesis de alumnos SSEI de la Escuela Técnica Aeronáutica de la DGAC, que fue materializado por el Dpto. de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.

• Durante el año 2011, se instalaron ocho cámaras en los aeródromos de Pichilemu, Panguilemo, Villa O'Higgins y Vallenar, encargadas de visualizar las condiciones y el entorno de los aeródromos y que pueden ser consultadas por los pilotos a través de la página Web de la DGAC, para recoger información vital para el vuelo. Con esto se totalizan 104 cámaras dispuestas por la Institución en 51 aeródromos y aeropuertos del país, con el propósito de ser un efectivo apoyo a la seguridad aérea.



• En materia de Certificación y Fiscalización de Aeródromos, durante el año 2011 se realizaron las siguientes actividades:

- Certificaciones de Mástiles de Antenas: 2.689, Disminución de 9,25%, respecto al 2010.
- Certificaciones de Construcciones: 382, Aumento de 34,04%, respecto al 2010.
- Parques y Estructuras eólicas: 106, Aumento de 82,76%, respecto al 2010.
- Habilitación nuevos Aeródromos: 5, Aumento de 400%, respecto al 2010.
- Habilitación nuevos Helipuertos: 4, Disminución de 42,86%, respecto al 2010.
- Inspecciones de Aeródromos: 15, Se mantuvo porcentaje respecto al 2010.

NOTA: Importante señalar que a excepción de las Inspecciones de Aeródromos, las actividades descritas son todas realizadas a solicitud de los usuarios y que para el 2011 se dio tramitación y respuesta al 100% de dichos requerimientos.

• En el área de Seguridad de Aviación (AVSEC), que realiza la labor de chequeo de personas, equipajes y carga, el año 2011 registró un total de 5.691.113 pasajeros atendidos en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, con un incremento de casi un 15% respecto al año anterior. Mientras que la carga fiscalizada por este servicio, alcanzó un total de

285.342 toneladas, lo que significó un aumento de un 11,5% en comparación al año 2010.

2. EN SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA.

• Se puso en marcha en los principales aeropuertos del país, la implementación de Franjas Electrónicas de progreso de vuelo, que reemplaza al antiguo proceso manual de franjas de papel, por modernos Terminales Touch. Esta aplicación constituye un salto tecnológico de grandes dimensiones, que ubica a Chile como el primer país latinoamericano en hacer uso de esta tecnología que además del ahorro de tiempo, permite mantener en línea y en tiempo real la información aeronáutica, minimizar los errores de inscripción y transcripción de datos como arribos y despegues de aeronaves, facilitar la gestión de estadísticas y agilizar la gestión de facturación.

Este proyecto corresponde a un desarrollo tecnológico propio de la DGAC, liderado por el Departamento Tecnologías de la Información y Comunicación TIC'S, el que junto a Controladores de Tránsito Aéreo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez y a una empresa nacional, diseñó el sistema que constituye un importante avance hacia un concepto de IV Generación en el rubro aeronáutico.

Cuentan con Franjas Electrónicas los aeropuertos Arturo Merino Benítez en Santiago, Diego Aracena de Iquique, Cerro Moreno de Antofagasta, el Tepual de Puerto Montt y Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, además

INDICADORES DE DESEMPEÑO SERVICIOS AEROPORTUARIOS

EN EL CONTEXTO DE LOS INDICADORES DE DESEMPEÑO, SE CUMPLIERON EXITOSAMENTE LAS METAS EN TIEMPO PROMEDIO DE RESPUESTA DE SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS, YA QUE EL PROMEDIO EFECTIVO DE RESPUESTA DE NUESTROS EQUIPOS FUE DE 83,67 SEGUNDOS, MUY INFERIOR A LO EXIGIDO POR LA NORMA OACI QUE ES DE 180 SEGUNDOS.

• EL INDICADOR DE DESEMPEÑO “PORCENTAJE DE CIERRE DE OBSERVACIONES DERIVADAS DEL PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN DE AERÓDROMOS (PFA) EN EL AÑO 2011” TUVO COMO RESULTADO 100%, CERRANDO DE MANERA ÓPTIMA TODAS LAS OBSERVACIONES EMITIDAS.

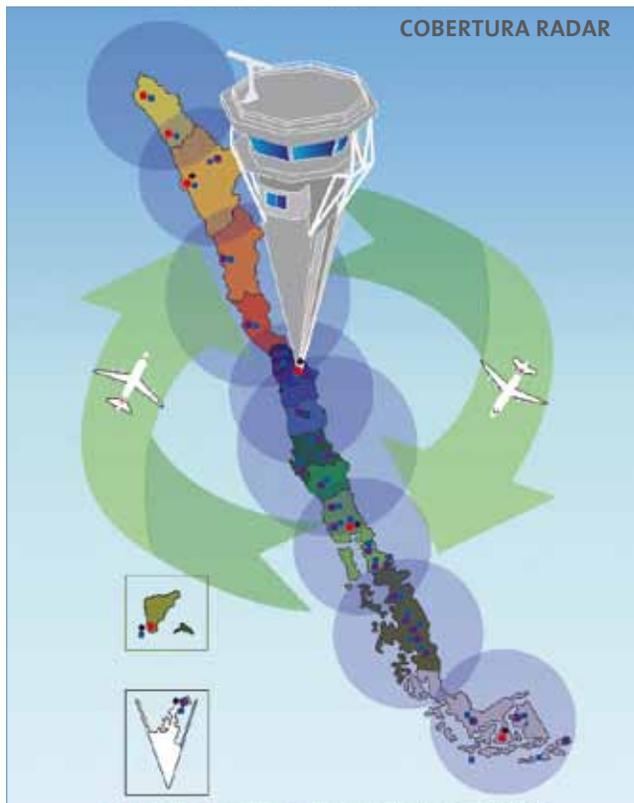
• EL INDICADOR DE DESEMPEÑO “PORCENTAJE DE OBJETOS RETENIDOS DEL PLAN PASAJERO INCÓGNITO EN EL AÑO 2011” OBTUVO COMO RESULTADO 77,78%, CUMPLIENDO CON LA META ASCENDENTE DE 75%. EL PLAN PASAJERO INCÓGNITO CONTEMPLÓ PRUEBAS EN LOS AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS DONDE SE PRESTAN SERVICIOS DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN (AVSEC) Y FUERON DETECTADOS 70 DE 90 OBJETOS PROHIBIDOS PARA PORTAR POR LOS PASAJEROS, LO QUE PERMITIÓ CUMPLIR CON LA META COMPROMETIDA PARA EL AÑO.



del aeródromo Carriel Sur de Concepción y El Loa de Calama. Se espera que para el años 2012 también lo implementen el aeropuerto de Arica y los aeródromos de Viña del Mar, La Serena, Temuco y Copiapó.

• Otro ingenio tecnológico materializado el año 2011, corresponde a un Simulador de Aeródromos diseñado por el Técnico en Servicio de Vuelo de nuestra Institución, Giovanni Loch. El equipamiento, desarrollado a muy bajo costo, permite recrear la entrega de información aeronáutica a los pilotos en el momento del despegue, vuelo y aterrizaje, en aeródromos no controlados. El especialista modificó un software de simulación de vuelo adaptándolo a la realidad nacional y a las necesidades propias de la DGAC. Actualmente el simulador es utilizado con fines académicos, por los alumnos de la Escuela Técnica Aeronáutica.

• En materia de Inspección en Vuelo cabe destacar que la DGAC cuenta con 4 aviones laboratorio de alta tecnología, los que durante todo el año efectúan un completo programa de inspecciones y certificaciones de la extensa red de las radioayudas existente en el país y que para el 2011 significó la realización de 175 inspecciones a nivel nacional, además de las realizadas por profesionales de la DGAC en los aeropuertos de Asunción y Ciudad del Este en Paraguay. Junto con ello se puso en servicio la primera Consola de Inspección totalmente fabricada en Chile, la que permitió el ahorro aproximado dos millones de dólares a la Institución.



INDICADORES DE DESEMPEÑO SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

EN CUANTO A LOS INDICADORES DE DESEMPEÑO ASOCIADOS AL PRODUCTO ESTRATÉGICO SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA SE DESTACAN LOS SIGUIENTES:

- EL INDICADOR DE DESEMPEÑO “PORCENTAJE DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO DE RESPONSABILIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EN EL AÑO 2011” OBTUVO COMO RESULTADO 16,67%, LO QUE PERMITIÓ CUMPLIR LA META DESCENDENTE COMPROMETIDA DE 18,5%.
- POR SU PARTE, EL INDICADOR DE DESEMPEÑO “PORCENTAJE DE DISPONIBILIDAD DE LA RED NACIONAL DE RADARES EN EL AÑO 2011” OBTUVO UN RESULTADO DE 99,42%, CUMPLIENDO DE ESTA MANERA CON LA META ASCENDENTE COMPROMETIDA PARA EL AÑO DE 99%. ESTE RESULTADO REPRESENTA UNA MEJORA RESPECTO DEL AÑO 2010 DE 0,19 PUNTOS PORCENTUALES. ASIMISMO, EL NÚMERO DE HORAS DE DISPONIBILIDAD DE LOS RADARES FUE DE 121.051 SOBRE LAS 121.758 HORAS QUE DEBIÓ ESTAR DISPONIBLE, ESTO GRACIAS AL CONSTANTE MONITOREO Y MANTENCIÓN DE ESTOS SISTEMAS.



3. EN SERVICIOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Plan Estratégico institucional define al Servicio de Seguridad Operacional como uno de los Objetivos Estratégicos de la DGAC y a las Certificaciones de Aeronaves, Certificaciones de Empresas, Licencias al Personal Aeronáutico y Fiscalizaciones, como sus correspondientes Subproductos. El mismo documento precisa como Política General de la Seguridad Operacional a “la Aplicación y mantención de un Sistema de Certificación y de Vigilancia Continua en las áreas de Operaciones, aeronavegabilidad y Licencias, con el propósito que las operaciones aéreas se desarrollen con seguridad”. Es así que bajo ese contexto estratégico, durante el año 2011 se verificaron las siguientes actividades.

a. CERTIFICACIÓN DE AERONAVES

En Primera Certificación de Aeronavegabilidad se entregaron:

- 53 Certificados en Aviación General (aviones pequeños) lo que equivale al 0,36% del parque total de 1.462 aeronaves.
- 37 Certificados en Aviación de Transporte Público (aviones grandes) lo que equivale al 25,3% del parque total de 146 aeronaves, reflejando incremento importante de la actividad del transporte aerocomercial del país.

En Renovaciones de Certificados de Aeronavegabilidad se entregaron:

- 561 Renovaciones de Certificados de Aeronavegabilidad a la Aviación General, con un incremento de un 33,69%, entre lo programado y lo realizado al 31 de diciembre 2011. Lo que equivale al 38,4% del parque total de aeronaves de este tipo.
- 42 Renovaciones de Certificados de Aeronavegabilidad de Transporte Público, alcanzando el 100% de lo programado, lo que equivale al 28,7% del parque de aeronaves que debe renovar su certificado de aeronavegabilidad cada dos años.

b. OTRAS CERTIFICACIONES A:

Centros de Mantenimiento Aeronáutico (CMA)

- 3 Nuevos Certificados de CMA de la Aviación General, a nivel nacional.
- 34 Certificados de CMA a la Aviación de Transporte Público a nivel nacional alcanzando un cumplimiento del 100%. Cabe señalar que para el año 2011 se incrementó a 11 el número de Centros de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) de los 10 existentes a fines del año 2010.
- 51 Certificados de Centros de Mantenimiento Aeronáuticos a la Aviación de Transporte Público en el extranjero (CMAE) que en comparación de los 45 realizados en año 2010, significó un incremento del 13,3 %.

Cabe señalar que los Centros de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) son organismos técnicos nacionales, aprobados por la DGAC para efectuar trabajos de mantenimiento, alteraciones o reparaciones de aeronaves y componentes de aeronaves. En tanto los CMAE, son organismos técnicos extranjeros, reconocidos por la DGAC, para efectuar trabajos de mantenimiento, alteraciones o reparaciones de aeronaves y componentes de aeronaves.

Operadores Aéreos

- 29 Recertificaciones de Operadores Aéreos del ámbito de Aviación Comercial de aeronaves Pequeñas. La totalidad de las Recertificaciones fueron motivadas por nuevos requisitos impuestos por la DGAC para incrementar la Seguridad Operacional.
- 4 Inicios de Procesos de Certificación a Empresas Aéreas Nacionales nuevas.
- 5 Inicios de Procesos de Certificación a Empresas Aéreas Internacionales nuevas.

Simuladores y Centros de Instrucción

Vigilancia a un total de 43 simuladores y entrenadores de procedimientos de vuelo, de los cuales 8 se encuentran en territorio nacional y el resto en diferentes países.

Primera certificación de 7 simuladores de vuelo

adicionales, alcanzando a la fecha un total de 51 simuladores y entrenadores registrados por esta Sección.

Adicionalmente, se mantiene vigilancia sobre 9 Centros de instrucción y entrenamiento aeronáutico nacionales y uno en Argentina.

Certificaciones Médicas

Uno de los requisitos para la obtención o renovación de una Licencia Aeronáutica es contar con una Certificación Médica vigente.

Dicha Certificación Médica consta de dos partes: la evaluación psicofísica realizada por el Centro de Medicina Aeroespacial (CMAE) de la FACH y por los Médicos Examinadores Aeronáuticos (AME), y la certificación médica propiamente tal, que es otorgada por la DGAC, siempre que se verifique el cumplimiento de requisitos médicos del Reglamento.

En septiembre de 2010, se comenzaron a ingresar las evaluaciones psicofísicas al Sistema de Licencias Virtual e Interactivo por internet ALVI, lo que significó un cambio sustancial en el control de las certificaciones médicas, ya que, a partir de esa fecha, todos los exámenes médicos realizados, tanto por el CMAE como por los AME, son fiscalizados en esta Sección, garantizando el cumplimiento de los requisitos médicos.

Durante el año 2011, se realizaron 8.376 evaluaciones psicofísicas tanto por el CMAE como por los AME, de las cuales, el 100% fueron fiscalizadas por la sección de Medicina de Aviación de la DGAC MEDAV. Cabe destacar que, del total de evaluaciones psicofísicas realizadas en Chile, sólo 206 llegaron a MEDAV como formulario médico en papel, siendo el resto supervisado por MEDAV, a través de fichas médicas electrónicas en el sistema ALVI.

De las 8.376 evaluaciones psicofísicas realizadas, 8.357 fueron autorizadas por MEDAV, con el consiguiente otorgamiento de la certificación médica aeronáutica o de dispensas, en casos específicos. Los 19 restantes correspondieron a reconocimientos médicos elevados a MEDAV o calificados NO APTO que nunca presentaron los antecedentes médicos solicitados para evaluación de sus casos.



c. LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO

20.392 Licencias y Habilitaciones autorizadas, con un aumento de 12% respecto al 2010, año que se alcanzó a autorizar 17.821 licencias y habilitaciones. Cabe señalar que dentro del 12% de incremento de licencias y habilitaciones, contempló un aumento de 7,3% de las licencias convalidadas, pilotos extranjeros que fueron contratados entre otras empresas aéreas por Lan Peru, Lan Ecuador, Lan Colombia, Lan Argentina, Mas Air, Florida West y Rio Baker.

17.118 Exámenes Teóricos administrados, con un aumento de un 8% respecto al 2010, año que se realizaron 15.849 exámenes.

Los exámenes teóricos tuvieron un aumento considerable debido a que nuevamente las líneas aéreas retomaron el ingreso de postulantes para completar las tripulaciones para sus flotas. En año 2010 se administraron 15.849 exámenes teóricos y el año 2011 fueron 17.118.

7.062 Exámenes Operacionales Orales y de Pericia, con un incremento de un 19% respecto al 2010, año en que se realizaron 5.927 exámenes.

Los exámenes operacionales oral y de pericia

(1) AERONAUTICAL MEDICAL EXAMINER

tuvieron un aumento considerable debido a que nuevamente las líneas aéreas retomaron el ingreso de postulantes para completar las tripulaciones para sus flotas.

- 3.640 Exámenes Teórico-Prácticos a Tripulantes Auxiliares de Cabina, con un 25% de aumento con respecto al 2010.
- 228 Exámenes Teórico-Prácticos a Mecánicos de Aviación, con un 93% de aumento con respecto al 2010.

d. PLAN DE VIGILANCIA CONTINUA

Para cumplir la función de fiscalización de empresas, aeronaves y personal aeronáutico, el Dpto. de Seguridad Operacional de la DGAC cuenta con un Plan de Vigilancia Continua (PVC) que dispone anualmente, la fiscalización, certificación o auditorías, a operadores nacionales y extranjeros y que durante el año 2011 registró las siguientes actividades.



• Fiscalizaciones Subdepartamento de Transporte Público.

Inspecciones en Ruta Nacional

326 Inspecciones realizadas al 15 de diciembre del año 2011 por Inspectores de Operaciones Aéreas (IOA), a Tripulaciones Aéreas de las 330 programadas, alcanzando un 98,9% de cumplimiento del programa hasta el 15 de diciembre del 2011.

78 Inspecciones realizadas por Inspectoras (ITAC) a personal de Tripulantes Auxiliares de Cabina, alcanzando el 100% de las programadas para el año 2011.

Inspecciones en Ruta Internacional

218 Inspecciones realizadas por Inspectores de Operaciones Aéreas (IOA), a Tripulaciones Aéreas de las 224 programadas para el año, alcanzando un 97% de cumplimiento del programa hasta el 15 de diciembre del 2011.

30 Inspecciones realizadas por Inspectoras (ITAC) a personal de Tripulantes Auxiliares de Cabina alcanzando el 100% de las programadas para el año 2011.





Inspecciones de Bases y Plataformas

- 56 Inspecciones realizadas por Inspectores a nivel nacional de las 58 programadas, alcanzando un 96,5% de cumplimiento del programa hasta el 15 de diciembre del 2011.
- 25 Inspecciones realizadas por Inspectores a nivel internacional alcanzando el 100% de las programadas para el año 2011.

De lo anterior se concluye que se realizaron 733 inspecciones de un total de 745 programadas para el año, cumpliendo con un 98,4% al 15 de diciembre del año 2011.

• Fiscalizaciones Subdepartamento Operaciones

Empresas Comerciales

- 107 Inspecciones Operativas a Empresas Nacionales realizadas de las 88 programadas para el año 2011, alcanzando un incremento en el cumplimiento del 21,6%.
- 105 Inspecciones de Bases y Plataformas a Empresas



Nacionales realizadas de las 88 programadas para el año 2011, alcanzando un incremento en el cumplimiento del 19,3%.

- 6 Inspecciones Operativas y de Base a las Operaciones de Combate de Incendios Forestales alcanzando el 100% de lo programado para el año 2011. Cada una de estas Inspecciones considera aproximadamente entre 20 y 30 bases de las empresas operadoras.
- 5 Inspecciones de Ruta realizadas de las 6 programadas para el año 2011, alcanzando un cumplimiento del 83,3%.
- 3 Inspecciones de Operaciones de Control de Heladas de las 4 programadas para el año 2011, alcanzando un cumplimiento del 75%. Cada una de estas Inspecciones considera aproximadamente entre 5 y 10 bases de las empresas operadoras que participan en la temporada, entre la III y VII Región.

• Aviación General (Deportiva)

- 80 Inspecciones Operativas a Clubes Aéreos de aviones y/o planeadores.
- 34 Inspecciones de Operaciones de Ultralivianos alcanzando el 100% de lo programado para el año 2011.
- 15 Inspecciones de Festivales Aéreos y Vuelos Populares realizadas el año 2011 de las 13 programadas, alcanzando un sobrecumplimiento del 15,4%.
- 7 Inspecciones Operativas de Paracaidismo realizadas el año 2011 de las 6 programadas, alcanzando un sobrecumplimiento del 16,7%.
- 2 Inspecciones a Globos Aerostáticos alcanzando el 100% de lo programado para el año 2011.

• Fiscalizaciones Subdepartamento de Aeronavegabilidad

- 199 Fiscalizaciones a Centros de Mantenimiento Aeronáuticos Nacionales (CMA) alcanzando un incremento de 37% sobre las 145 fiscalizaciones programadas para el año 2011.
- 15 Fiscalizaciones a Centros de Mantenimiento Aeronáuticos Internacionales (CMAE) alcanzando el 100% de lo programado.

• Fiscalizaciones Medicina Aviación (MEDAV)

Un Médico Examinador Aeronáutico (AME) es un médico autorizado por la DGAC para realizar la evaluación psicofísica de los postulantes o titulares de certificación médica clase 2 (Pilotos Privados).

Dichos médicos se encuentran distribuidos por todo el territorio nacional, contando la DGAC hasta el año 2011 con 63 AME.

Durante el año 2011, se auditaron 13 AME, en las ciudades de Talca, Linares, Curicó, Concepción, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Angol y Villarrica, lo que corresponde al 20,6 % del total nacional.

Durante la fiscalización, también se entrenó en el sistema ALVI a todos los AMEs auditados, capacitándolos en el uso de las fichas electrónicas y en el reporte de patologías y fármacos importantes para la seguridad operacional.

4 NORMATIVA AERONÁUTICA

En materia de Normativa Aeronáutica, se desarrolló una serie de actividades contribuyentes a la Seguridad Operacional:

• Notas de Estudio

94 Notas de Estudio tendientes a lograr una mejora en las normas publicadas en la página Web de la DGAC, logrando



un fácil entendimiento de los requisitos por parte de los usuarios. Esta metodología tiene por objetivo dar una base sólida en la definición de las normas que se emiten en las áreas de aeronavegabilidad, operaciones y licencias.

• Reestructuración de Normas relacionadas con Operaciones

El área de Operaciones efectuó una reestructuración de las reglas de operaciones, de manera de agrupar los requisitos normativos para que cada segmento del ámbito aeronáutico tenga su norma que le corresponda aplicar. Esta Reestructuración permitirá que cada segmento aeronáutico estudie y comprenda los requisitos que se le aplican directamente. El rediseño de las nuevas ediciones actualmente en trámite de revisión, corresponde a la siguiente normativa operacional:

DAN-121 Reglas de Operación para operadores que utilizan aeronaves sobre 19 asientos.

DAN-135 Reglas de Operación para operadores que utilizan aeronaves de hasta 19 asientos.

DAN-137 Reglas de operación para Operadores que utilizan aeronaves en operaciones de Trabajo Aéreo.

DAN-92 Reglas de Operación para la Aviación No Comercial.

• Normas de Licencia

Al igual que lo indicado en el punto anterior y con el mismo objetivo de evitar a los usuarios leer grandes cantidades de documentos normativos y facilitar su comprensión y uso, también se segmentó la información normativa para los diversos usuarios que deseen obtener una licencia aeronáutica. Para ello, se desarrollaron las normas técnicas de la siguiente manera:

DAN 61 Licencias para pilotos y sus habilitaciones

DAN 63 Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos

DAN 65 Licencias y habilitaciones para el personal que no pertenezca a la tripulación de vuelo.

DAN 67 Certificación médica.



• Normas relacionadas con Medicina de Aviación

Se creó el DAR 120 “Reglamento de Prevención y Control del Consumo Indebido de Sustancias Psicotrópicas y estupefacientes en el Personal Aeronáutico”, para dar cumplimiento a lo estipulado en la Ley N° 20.000 que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y otros delitos conexos.

Este Reglamento aún se encuentra en revisión por la Contraloría.

• Desarrollo de Normativa para Centros de Instrucción para la Aviación Civil

Otro aspecto importante del año 2011 se refiere al desarrollo de Normas para la formación de Centros de Instrucción, que permitirán al Sistema Aeronáutico Nacional establecer los requisitos normativos que permita a la DGAC regular la instrucción y el entrenamiento realizado a los pilotos, tripulaciones de cabina y todo el personal terrestre relacionado con la operación y el mantenimiento de las aeronaves.

El propósito que persigue la promulgación de estas normas, es elevar el nivel de calidad de las Escuelas formadoras y de entrenamiento del personal aeronáutico nacional. Las normas desarrolladas y que se encuentran en revisión son:

DAN 141 Formación de Pilotos

DAN 142 Mantención de Eficiencia

DAN 147 Formación de Mecánicos de Aviación



• En la normativa de Seguridad de Aviación (AVSEC), se realizaron las siguientes modificaciones:

DAP 17 08 Elaboración del Programa de Seguridad y Plan de Contingencia de los Explotadores Aéreos. (Deroga DAP 17 01)

DAP 17 09 Elaboración del programa de Seguridad y Plan de contingencia de Empresas de Servicios. (Deroga DAP 17 01)

DAP 17 10 Elaboración del Plan de Contingencias de Aeródromo.

PRO 17 57 Evaluación de la Amenaza, Matriz de Gestión de Riesgo y Estados de Alerta en Aeródromos.

PRO 17 60 Formulación del Estudio de Seguridad de Aeródromos, Instalaciones Aeronáuticas y Anexos.

• En Materia de Tránsito Aéreo

Se efectuó la actualización del DAP 11 00 “Procedimiento de los Servicios De Tránsito Aéreo”, y se publicó la DAN 11 07 “Emisiones Láser” y DAN 11 08 “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para los Servicios de Tránsito Aéreo”.

Cabe destacar que en materia de creación y/o modificación de normativa aeronáutica, la DGAC ha desarrollado una política consensuada y participativa con los usuarios, quienes tienen la posibilidad de participar en todos los procesos de revisión, aportando su experiencia y dando a conocer sus necesidades, las que posteriormente pueden ser incorporadas en los textos finales de las publicaciones oficiales.

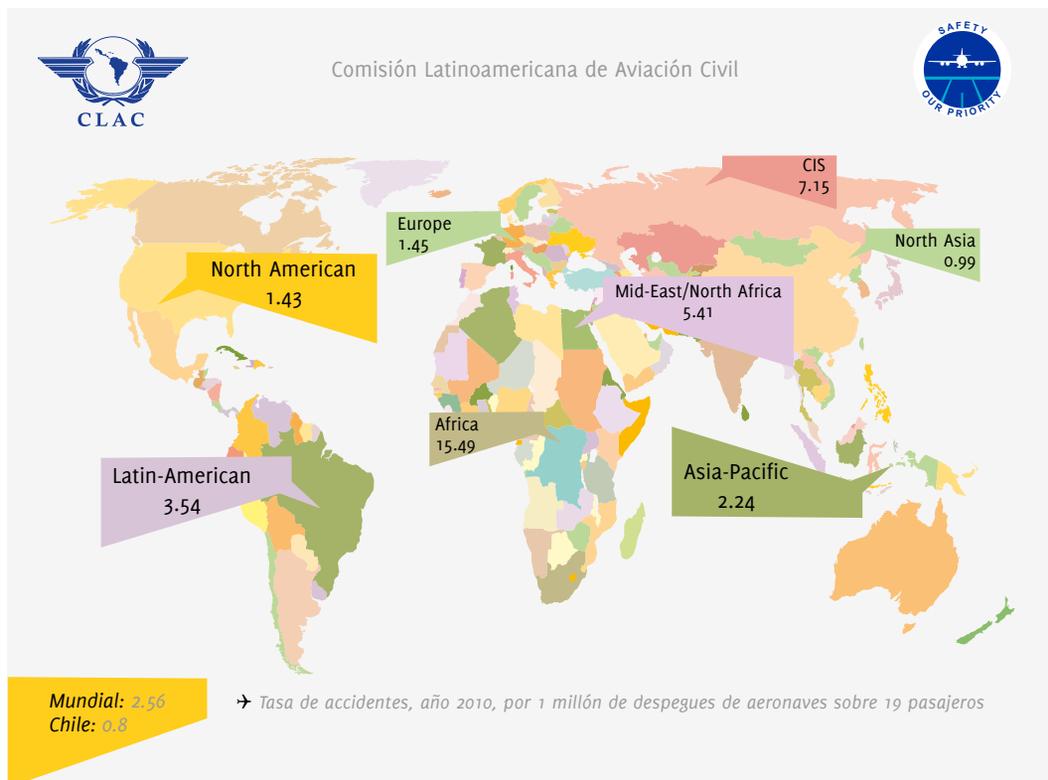
5. EN PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

• En materia de accidentes aéreos en Chile, las estadísticas indican que el índice de accidentabilidad, en aviación menor, es uno de los más bajos de Latinoamérica con un 0,00008%, tomando como base el cálculo internacional de un accidente cada 100.000 despegues. En cuanto a Transporte Público, aviones grandes de transporte de pasajeros, Chile se ubica mejor que los estándares de países desarrollados, con un último accidente registrado hace más de 20 años.

En ese contexto, la Institución ha dado especial relevancia y ha incrementando el programa de prevención de accidentes, mediante la realización de seminarios, charlas y talleres, en la búsqueda permanente de mejorar la Seguridad Operacional en el Sistema Aeronáutico Nacional. En ese orden de ideas se destacan las siguientes actividades:

• Desarrollo de 9 cursos de Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, a un total de 184 profesionales DGAC, lo que significa que a la fecha el 32,5% del personal ha recibido esta preparación. Además de 4 cursos del Programa de Seguridad Operacional de Estado, con una participación de 88 profesionales y técnicos de la institución.

• En el área de la aviación deportiva, se ha continuado aplicando el programa de Instrucción Complementaria para clubes aéreos, mediante el cual se han diseminado acciones de prevención en un total de 53 clubes aéreos distribuidos desde Arica a Punta Arenas. Hacia cada uno de esos lugares han concurrido en forma permanente especialistas de la DGAC, con el propósito de capacitarlos y estandarizarlos en materia de interés aeronáutico, especialmente en lo referido a manejo del riesgo y seguridad operacional.



6. EN SERVICIOS METEOROLÓGICOS

- Por cuarto año consecutivo se mantuvo un alto porcentaje en el acierto de los pronósticos aeronáuticos ya que de un total de 1.448 pronósticos, 1.276 fueron acertados, lo que se tradujo en un 88.21% de aciertos en el año 2011.

Esto viene a coronar un trabajo sistemático que ha mostrado resultados concluyentes en los últimos años: año 2008 un 86.6%, año 2009 un 88.0%, año 2010 un 87.8%, posicionado a esta Dirección como una organización con un altísimo nivel de calidad

- La erupción del complejo volcánico del Cordón Caulle en el mes de junio 2011, produjo la evacuación de 3.500 personas y afectó la regularidad de los vuelos de la zona sur de nuestro país. Frente a ese evento, la Dirección Meteorológica de Chile (DMC) inició un seguimiento, que se mantiene hasta hoy, de la pluma de ceniza volcánica informando a la comunidad nacional e internacional sobre su desplazamiento, permitiendo que las autoridades y las aerolíneas adoptaran medidas para mitigar los perjuicios económicos.

- Se adquirieron e instalaron cuatro Plantas Generadoras de Hidrógeno en los centros Meteorológicos ubicados en



METEOROLOGÍA NO AERONÁUTICA

LA DIRECCIÓN METEOROLÓGICA DE CHILE, ADEMÁS DE LA INFORMACIÓN DE APOYO PARA LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA, ENTREGA A DIARIO Y PROYECTADA EN EL TIEMPO, INFORMACIÓN METEOROLÓGICA NO AERONÁUTICA, ALTAMENTE REQUERIDA POR OTRO TIPO DE USUARIOS PARA LA TOMA DE DECISIONES QUE INCIDEN DIRECTAMENTE EN LA REDUCCIÓN DE COSTOS DE PRODUCCIÓN EN ÁREAS TAN IMPORTANTES COMO LA MINERÍA, AGRICULTURA, TRANSPORTE, CONSTRUCCIÓN Y TURISMO, ENTRE OTROS. ADEMÁS ESTE TIPO DE PRONÓSTICOS PERMITE A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS, TOMAR OPORTUNAMENTE MEDIDAS PREVENTIVAS ANTE EVENTOS METEOROLÓGICOS SEVEROS.

los Aeropuertos Cerro Moreno (Antofagasta); Mataveri (Isla de Pascua); El Tepual (Puerto Montt) y en el Aeródromo de Santo Domingo, lo que permitió modernizar la obtención de información de altura con globos sonda para apoyo directo a la navegación aérea.

- Se creó un Sistema de Pronósticos Conjuntos, con el objetivo de lograr medir incertidumbre de los pronósticos y mejorar la calidad de los mismos. Tarea desarrollada en la Plataforma de Visual WEATHER como una herramienta operacional que ayuda a los pronosticadores, principalmente del Centro Nacional de Análisis, a discriminar el comportamiento de las diferentes corridas del modelo, mejorando la predicción de corto y mediano plazo.

- Se elaboró el Manual para el Servicio de Meteorología no Aeronáutica, para la certificación ISO 9001-2008, con el propósito de identificar, determinar y estandarizar las actividades concernientes a la elaboración y difusión de estos servicios a la comunidad nacional. El compendio de medidas y procedimientos contribuirá a una mejor práctica laboral, tendiente a garantizar la satisfacción de los usuarios, respecto al contenido, calidad y oportunidad en la entrega de los servicios meteorológicos.

- Por otra parte, la Dirección Meteorológica, por petición de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la OACI, está proporcionando asesoría directa a los Estados de la región en lo que respecta a la implementación de sistemas de Gestión de Calidad para los servicios meteorológicos aeronáuticos. Asimismo, continúa suministrando información y previsión meteorológica a diversas áreas productivas del país como la agricultura, minería, turismo, entre muchas otras.



B. ÁMBITO SOPORTE DE GESTIÓN

1. GESTIONANDO PERSONAS

• El año 2011 se continuó con la implementación del Sistema de Gestión de Recursos Humanos (SIGERH), que incorpora la automatización de los procesos relevantes del área, otorgando una base de datos actualizada y de fácil acceso para cada uno de los funcionarios. Durante este periodo se incorporaron los módulos “Organización Puestos y Funciones”, “Formación y Desarrollo”, “Reclutamiento y Selección”. En mayo del 2011 finalizó la última etapa del proyecto, pasando a ser parte de los sistemas informáticos formales de la DGAC y uno de los grandes logros en el área de Recursos Humanos.

• Asimismo, se contrató un servicio de consultoría para desarrollar el proyecto de “Descripción de Cargos, Definición de Competencias y Determinación de Dotaciones” de 8 unidades de la DGAC, correspondientes al 61% del total de los Departamentos. La primera etapa del proyecto finalizó en diciembre de 2011, con un total de 201 cargos descritos. La segunda etapa del proyecto se realiza el 2012 y corresponde a 4 de los cinco Departamentos pendientes.

• La preocupación de la DGAC por la gestión de personas tiene un alto valor en su planificación estratégica, ya que la actividad aeronáutica es de tal sensibilidad y dinámica que su éxito se basa, finalmente, en el diario quehacer de quienes cumplen funciones tanto en el territorio continental como

CUMPLIMIENTO PMG 2011

Sistemas	Objetivos de Gestión				Prioridad	Ponderador	% del Ponderador Obtenido	Cumple
	Etapas de Desarrollo o Estados de Avance							
	I	II	III	IV				
Gobierno Electrónico- Tecnologías de Información				•	Mediana	10.00%		✓
Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana				•	Alta	20.00%		✓
Sistema Seguridad de la Información			•		Alta	15.00%		✓
Descentralización	•				Menor	5.00%		✓
Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	•				Alta	50.00%	100	✓
Porcentaje Total de Cumplimiento						100.00%		



insular. Tal es así que en cada uno de los sistemas del Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) suscrito para el año 2011, al igual que en el Convenio de Desempeño Colectivo, la DGAC logró un grado de cumplimiento de 100% en las metas comprometidas. Este nuevo esquema de trabajo, que produjo un gran cambio en toda la organización, sumado al esfuerzo y compromiso de todos los funcionarios, ha logrado mejorar ostensiblemente la gestión institucional.

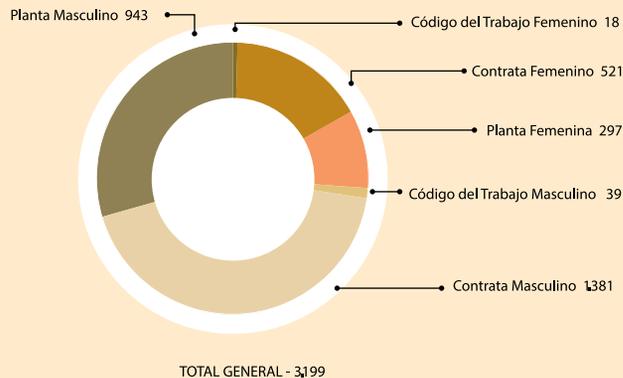
- La Dirección General de Aeronáutica Civil, fue una de las primeras organizaciones en formar parte del Sistema de Alta Dirección Pública, iniciativa instaurada por el Gobierno en el año 2003 que tiene como objeto profesionalizar los altos cargos del Estado a través de concursos públicos. En el contexto de esta nueva política de personal, la Institución no sólo se adscribió a este Sistema, sino que de acuerdo con la normativa vigente, hizo extensiva la concursabilidad a los cargos de tercer nivel y a los de las Plantas de Profesionales y Técnicos, creando un círculo virtuoso orientado a brindar un mejor servicio, como así mismo, a generar las oportunidades e incentivos para quienes se destaquen por sus capacidades y experiencia.

Consecuente con lo señalado, desde el año 2004 y hasta diciembre de 2011, se ha concursado el 84% de los cargos de la Planta Directiva y se llevaron a cabo diferentes concursos de Ingreso y Promoción.

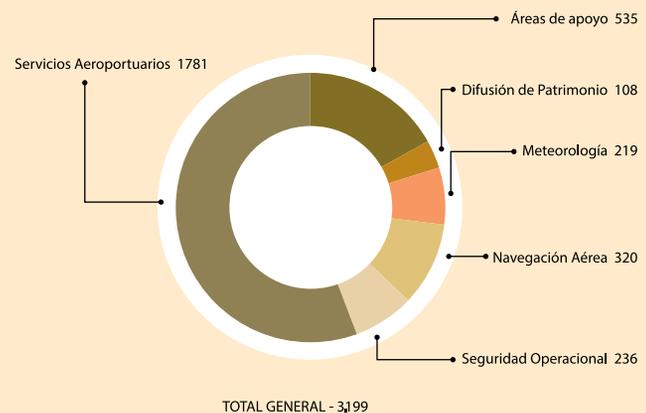
- Con el propósito de disminuir el déficit de especialistas y alcanzar las dotaciones establecidas, la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA) dio inicio el año 2011 a cuatro cursos de formación de especialistas en Seguridad de Aviación (AVSEC), en horario vespertino, lo que permitió el egreso y contratación de 69 especialistas que se destinaron a cubrir los nuevos puestos de control del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en Santiago y a disminuir las necesidades de especialistas que presenta el resto de las unidades aeroportuarias del país.

- En materia de instrucción, el año 2011 se inició un proyecto para incorporar a la Escuela Técnica Aeronáutica de la DGAC, de un nuevo Simulador de Control de Aeródromos que incluye capacidades y funcionalidades que permitirán replicar de forma realista las situaciones de tráfico aéreo propuestas en los ejercicios de simulación que realizan los estudiantes de la carrera de Control de Tránsito Aéreo, lográndose una mejora importante en la instrucción y en los resultados del

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR GENERO Y TIPO DE CONTRATO



DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR ÁREA





GESTIÓN INSTITUCIONAL

aprendizaje. Se espera que el simulador se encuentre en funcionamiento a inicios del 2014.

- Una de las principales preocupaciones de la DGAC está dirigida hacia el ámbito personal y humano de los funcionarios y sus familias, entendiendo que el bienestar de la organización necesariamente depende del bienestar de sus integrantes. En ese contexto, en el año 2011 se desarrollaron una serie de actividades dirigidas a determinar los ambientes de trabajo y sus falencias, generando acciones correctivas tendientes a mejorar la calidad de vida de las personas y sus entornos laborales.

Asimismo, se potenciaron las áreas de Bienestar Social en diversas unidades del país, con el propósito de fortalecer el apoyo asistencial y social de muchos funcionarios y de sus grupos familiares, generando redes de apoyo y soluciones a diversas problemáticas que debe enfrentar nuestra gente, especialmente en zonas aisladas. Se han impulsado además, programas especiales para el desarrollo de las personas en materias culturales, deportivas y recreacionales, con especial énfasis en los incentivos de los rendimientos escolares de los hijos del personal.

2. GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

- Desde el año 2005, la Dirección General de Aeronáutica Civil ha incorporado en su Plan Estratégico, objetivos para “promover la sustentabilidad ambiental del proceso de desarrollo del Sistema Aeronáutico Nacional y con ello velar por la mejora permanente de la calidad de vida de la comunidad”.

La Institución ha establecido Políticas Medioambientales, destacando entre ellas la implantación de un Sistema de Gestión en los principales aeropuertos del país, a través del cual se estructura, documenta y ajustan las normas emanadas por la autoridad ambiental.

Normas ISO

- La DGAC se propuso llevar los aeropuertos del país a funcionar bajo exigentes normas medioambientales y para ello desarrolló un programa de certificación bajo la Norma ISO 14.001-2004 de Medio Ambiente. En el año 2006 el aeropuerto Carriel Sur de Concepción recibió la certificación de esta

norma y el año 2010 lo hicieron el aeropuerto Chacalluta de Arica y el aeródromo Desierto de Atacama. En tanto, que los aeropuertos Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, El Tepual de Puerto Montt, Diego Aracena de Iquique y Arturo Merino Benítez de Santiago, además de los aeródromos La Florida de La Serena y Balmaceda se encuentran en proceso de implementación o certificación.

- Se ha implementado un plan de inspección y fiscalización ambiental para los aeródromos y aeropuertos que administra, permitiendo establecer y evaluar periódicamente las condiciones de las instalaciones mediante el levantamiento de aspectos medioambientales, planificación, vigilancia y medidas correctivas.

En Gestión operativa

- En este ámbito, se ha impulsado una serie de cambios en el diseño del espacio aéreo chileno, lo que ha permitido una mejor Gestión del Tránsito Aéreo en base al aprovechamiento de la tecnología satelital (GNSS). Su aplicación en el diseño de aerovías, que son verdaderas carreteras del aire y en los procedimientos de aproximación, aterrizaje y despegue, han permitido que los aviones vuelen rutas más precisas, más directas y, sobre todo, en el menor tiempo posible, lo cual permite ahorrar miles de toneladas de combustible y mitigar la contaminación por emisión de gases en la atmósfera.

- En esta materia y en el ámbito operativo cabe recordar la denominada “Campaña del Minuto”, que asumió la DGAC con el propósito de tener el mínimo de tiempo los aviones en tierra y en vuelo y que desde el año 2007 al 2011 ha permitido un ahorro de 299.836 minutos equivalentes a 66.891 ton. de CO₂ no emitidos a la atmósfera. Todas las medidas tomadas se han mantenido a través de los años.

Del mismo modo se han realizado nuevas gestiones para reducir las emisiones, en base al diseño de nuevos procedimientos instrumentales que permiten aprovechar las modernas capacidades de navegación de las aeronaves, creando nuevas aproximaciones RNP AR, disminuyendo la distancia a recorrer y los mínimos meteorológicos.

Todas estas medidas no han implicado el uso de recursos económicos extras, sino que han sido desarrolladas a través de la continua y adecuada gestión de los servicios de tránsito aéreo, la que sin disminuir la seguridad de las operaciones han permitido hacerlas más eficientes.



En infraestructura

• La construcción de aeropuertos sustentables, apunta a generar una mayor eficiencia en la utilización de los recursos naturales como luz, calor y corrientes de aire, además de considerar en su diseño el respeto por el entorno. Para ello se ha incorporado en su arquitectura y equipamiento aeronáutico, elementos que generen economía de recursos y sustentabilidad en la operación de aeródromos. Esta orientación, de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, ha sido recogida por ese Ministerio para obtener resultados coordinados y sustentables en esta materia.

En Acuerdos y Mesas de Trabajo

• En los últimos meses del 2011, la DGAC suscribió dos Acuerdos con el Ministerio de Medio Ambiente. El primero viene a reforzar los cumplimientos ambientales del aeropuerto Arturo Merino Benítez, puesto que permitirá generar indicadores técnicos que medirán los componentes ambientales de aire, ruido, recurso hídrico y control de residuos, con el fin de diseñar políticas de corto y largo plazo, y así incorporar al principal aeropuerto del país en la elaboración de reportes de sustentabilidad ambiental.

• Por su parte, la Dirección Meteorológica también suscribió un convenio con ese Ministerio, orientado a realizar actividades conjuntas tendientes a mejorar los pronósticos de calidad del aire en Santiago, por el cual la DMC se comprometió a la evaluación diaria del pronóstico del Potencial Meteorológico de Contaminación Atmosférica (PMCA) para la Región Metropolitana y la implementación y operación diaria del modelo oficial de pronóstico de Calidad del Aire para Material Particulado 10 (MP10) y del modelo experimental de pronóstico de MP10 y MP2.5. Este acuerdo que implicó por parte del Ministerio el aporte de \$36.000.000, permitirá contar con más equipos e información de mayor calidad que contribuirán a generar un mejor diagnóstico y en consecuencia la predicción de los episodios de contaminación en la Región Metropolitana. A este acuerdo, se suma a la información que entrega diariamente la DMC en su página Web sobre el factor de ventilación para la Región Metropolitana, el cual guarda una relación inversa con la concentración de material particulado o bien una relación directa con la calidad del aire.

Asimismo, la DGAC participa activamente en mesas de trabajo con otros servicios públicos orientadas a establecer el denominado “Plan de Acción para Reducir Emisiones de CO₂”, en el cual la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) resolvió que los Estados miembros deberán presentar, en la medida de lo posible, un Plan de Reducción de Emisiones.

Campaña del minuto

	Año	Ahorro minutos	CO2(ton)
	2007	48.749	10.875
	2008	59.059	13.176
	2009	55.608	12.406
	2010*	65.741	14.666
	2011*	70.680	15.768
Totales	2007-2011	299.836	66.891

Nota(*): proyecciones en base al crecimiento del número de operaciones



3. GESTIÓN DE CALIDAD

• En el ámbito de la Gestión de la Calidad, la DGAC ha implementado y certificado Sistemas de Gestión bajo las más exigentes normas internacionales, un total 9 Servicios Estratégicos certificados bajo ISO 9001:2008; 3 aeropuertos han implementando y certificados un Sistema de Gestión Ambiental bajo la Norma ISO 14.001:2004 y en uno se ha implementado y certificado un Sistema de Gestión de Seguridad y salud Ocupacional bajo la norma OHSAS 18001:2007

• Durante el 2011 se implementaron, en ISO 9001 los Subproductos Estratégicos “Meteorología No Aeronáutica (DMC), Certificación de Aeronave, Certificación de Empresas, Fiscalizaciones.

Por otra parte, se finalizó la implementación de los Sistemas de Gestión Ambiental basados en la Norma ISO 14.001:2004 y la implementación de un Sistema de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional basado en la Norma OHSAS 18.001:2007, con sus respectivas Auditorías internas, a los Aeropuertos de Arica, Puerto Montt y Punta Arenas y de los Aeródromos de La Serena y Caldera. Por otra parte, se mantuvo la certificación en ISO 14.001 y OHSAS 18.001 del Aeródromo de Concepción; y de ISO 14001:2004 en el Aeropuerto de Arica y en el Aeródromo de Caldera.

• Se realizó un curso e-learning de ISO 9001:2008 a funcionarios del Departamento Seguridad Operacional incluidos en el alcance del Sistema de Gestión de la Calidad y se llevaron a cabo Auditorías Internas de los procesos ya implementados dentro del Sistema de Gestión de Calidad.

CERTIFICACIONES AL AÑO 2011

CERTIFICACIÓN DE CALIDAD ISO 9001:2008

- SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)	AÑO 2004
- SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS/MAP)	AÑO 2004
- SERVICIOS DE AERÓDROMOS (SA)	AÑO 2004
- SERVICIOS METEOROLÓGICOS (SM)	AÑO 2004
- SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS (TELECOM)	AÑO 2004
- SERVICIOS DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN AÉREA (SAN)	AÑO 2004
- ESCUELA TÉCNICA AERONÁUTICA	AÑO 2005
- SERVICIO OTORGAMIENTO LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA	AÑO 2008
- SERVICIO DIFUSIÓN PATRIMONIO HISTÓRICO AERONÁUTICO	AÑO 2010

CERTIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL ISO 14001:2004

- AERÓDROMO CARRIEL SUR - CONCEPCIÓN	AÑO 2006
- AEROPUERTO CHACALLUTA - ARICA	AÑO 2010
- AERÓDROMO DESIERTO DE ATACAMA - CALDERA	AÑO 2010

CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL OHSAS 18001:2007

- AERÓDROMO CARRIEL SUR - CONCEPCIÓN	AÑO 2010
--------------------------------------	----------



GESTIÓN PRESUPUESTARIA

Ingresos

• Los ingresos totales devengados del año 2011 alcanzaron un monto de M\$124.451.405, cifra un 10,78% superior a los ingresos reales del año 2010 y un 10,9% por sobre el presupuesto de ingreso del año 2011. Esto se debió principalmente al crecimiento de la actividad aérea, la cual por concepto de pasajeros embarcados tuvo un aumento del 17,4 % y un incremento de las operaciones de la red aeroportuaria principal de más del 10,8 %. Se espera que este comportamiento se mantenga en el mediano plazo.

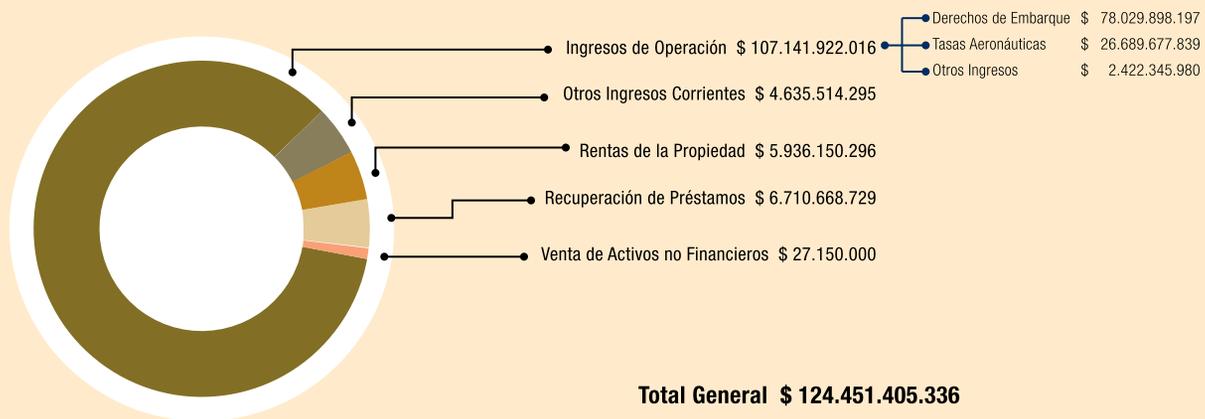
Gastos

• Por su parte, el presupuesto de gasto devengado del año 2011 alcanzó al valor de M\$ 109.150.905, lo que representa un nivel de ejecución del 97,29%, muy superior al exhibido el año anterior que fue de 89,88%; conforme a ello el año 2010 se dejó de ejecutar M\$10.503.732 a diferencia de lo que ocurrió el año 2011 en que el saldo por obligar alcanzó a M\$2.532.137 dando cuenta del éxito que significó implementar el año 2011 un monitoreo permanente al nivel de avance del presupuesto Institucional.

• En este sentido cabe destacar el aumento alcanzado en cuanto a inversiones (Adquisiciones de activos no financieros), en donde se logró un nivel de autorización y ejecución de más de un 174% con respecto al año anterior, sobrepasando los 6.800 millones de pesos. No obstante lo anterior, aún existe una importante brecha que debe cubrirse considerando, por un lado, el no caer en términos de obsolescencia tecnológica y pérdida de capacidades y por el otro, para hacer frente a los significativos niveles de crecimiento actuales y futuros de la industria aeronáutica, lo cual representa un importante desafío para la Institución en pro de mantener los altos estándares operativos que la seguridad aérea requiere.

• Otro punto a destacar es el gasto realizado por concepto de Concesiones Aeroportuarias, el cual obedece a los pagos realizados a inversionistas de este rubro y que han generado el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria, bajo el modelo de concesiones definido por el Ministerio de Obras Públicas (MOP). Dicha obligación con terceros, considerada en las transferencias de capital, significó un gasto de M\$20.765.048, representando un aumento del 14,76% con respecto al año anterior. Es importante señalar que las cifras que se cancelan por este concepto han aumentado significativamente y producto de lo mismo cada vez

Ingresos Presupuestarios 2011





GESTIÓN INSTITUCIONAL

representan un mayor porcentaje del presupuesto de la Institución. El año 2011 el pago a concesionarios superó el 19% del presupuesto de la Institución y se estima que para el año 2012 represente un monto del orden del 21%. Es por tanto, muy importante lograr el reconocimiento de los ingresos generados por el aumento de la actividad aeronáutica, para poder hacer frente a ésta y otras obligaciones futuras.

Resultado de Gestión Económica y flujo de fondos

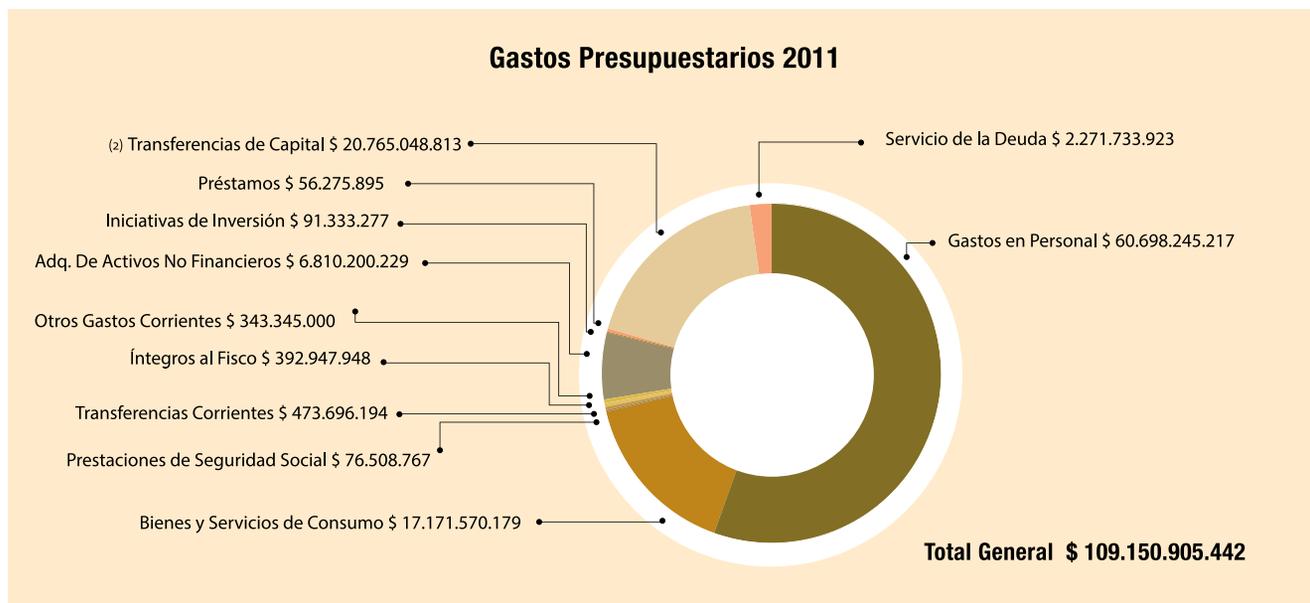
- En relación con el resultado de la gestión económica, a nivel institucional, se observó un importante incremento dado principalmente por el crecimiento de la actividad aérea y por las respectivas restricciones presupuestarias, existiendo espacio aún para un mayor nivel de gasto de funcionamiento e inversión que disminuya las brechas existentes tanto en inversión, mantenimiento de infraestructura y equipamiento, entre otras necesidades relevantes.

- En cuanto a los flujos que sustentan el presupuesto, estos mantuvieron una razón positiva, es decir, a nivel acumulado, siempre fueron muy superiores los ingresos que los gastos a una razón ingreso-gasto promedio de 1,36, es decir, los ingresos fueron superiores a los gastos en promedio

1,36 veces. Dicha situación debidamente analizada permitió desde comienzos de año efectuar un manejo de estos flujos de tal manera de conseguir la mayor rentabilidad de ellos, por lo que los saldos estacionales de caja fueron debidamente invertidos en el mercado de capitales, lográndose una rentabilidad de casi 180 millones de pesos y más de 25 mil dólares, respectivamente.

Tecnología al servicio de la información financiera y presupuestaria.

- En este sentido, durante el año 2011 y en concordancia con las políticas del servicio en materias tecnológicas, el sistema de información financiera de la Institución ha sido migrado a modalidad Web, en donde además se introdujo una serie de mejoras que permitieron darle mayor flexibilidad, convirtiéndose en un sistema robusto, altamente parametrizable y además más amigable para el usuario. Asimismo, se planificó la ejecución de un nuevo sistema de formulación presupuestaria, puesto en marcha para la formulación del anteproyecto de presupuesto del año 2013, lo que permitirá una mejor definición de las tareas a nivel institucional y a la vez un monitoreo más efectivo desde el punto de vista del control presupuestario.



(2) Corresponde a Transferencias de Capital por Concesiones Aeronáuticas



C. PRESENCIA INTERNACIONAL

La DGAC es reconocida internacionalmente como un referente de profesionalismo y experiencia en el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil del país y así lo reconoce la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos, reconocimiento que ésta última ha exteriorizado manteniendo siempre la Categoría 1 a nuestro país, lo que significa un extraordinario aporte al desarrollo de empresas aéreas, al permitir el libre acceso de aerolíneas chilenas a los Estados Unidos de Norteamérica.

Por tal motivo, una intensa actividad es realizada permanentemente en el ámbito internacional por la Institución y en el año 2011 se puede destacar lo siguiente:

1.- Durante la XIX Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) celebrada en noviembre de 2010, el Estado de Chile a través de la DGAC, fue elegido Cuarto Vicepresidente del Comité Ejecutivo de dicho organismo, para el período 2011-2012, foro en el cual se discuten temas de interés aeronáutico de las Autoridades regionales.

2.- Asimismo, colabora con el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), facilitando los servicios de nueve profesionales quienes se desempeñaron como Instructores o Asesores en diversos países tales como Guyana, Perú, Brasil, Argentina y Ecuador. Cabe señalar que el grupo de expertos en materia de Seguridad Operacional de la región, es liderado por el Director de Seguridad Operacional de la DGAC de nuestro país.

3.- Por otra parte, la DGAC ha participado en importantes reuniones y conferencias internacionales con una activa presencia de sus directivos, profesionales y técnicos. Durante el año 2011, 86 funcionarios fueron comisionados para asistir a diversos eventos internacionales sobre seguridad operacional, licencias al personal, medicina aeronáutica, meteorología y cambio climático, certificación de aeropuertos y aeródromos, y auditoría interna.

4.- Representantes de la DGAC participaron en conferencias de líneas aéreas e industrias turísticas; Asamblea General de la IATA, Foro ALTA de Líderes de Aviación; Grupo Regional de

Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS); y Reunión de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA).

Finalmente, es importante destacar que la DGAC en representación del Estado de Chile, colabora activamente con recursos y medios en una serie de Proyectos Regionales tales como:

- Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- Sistema de Gestión de la Red Digital y Administración del Segmento Satelital.
- Asistencia para la Implantación de un Sistema Regional de Gestión del Tránsito Aéreo.
- Estrategia Global de OACI sobre Seguridad de la Aviación (ICASS)
- Fondo “Assad Kotaite” de Becas para Estudios de Postgrado y Postdoctorado
- Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE)
- Programa de Medio Ambiente

RECONOCIMIENTOS INTERNACIONALES

- DURANTE EL AÑO 2011 LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO – IATA- ENTREGÓ A LA DGAC UN RECONOCIMIENTO ESPECIAL POR LA LABOR REALIZADA LUEGO DEL TERREMOTO QUE AFECTÓ AL PAÍS EN FEBRERO DEL AÑO 2010, POR “LA RÁPIDA RESPUESTA EN LA RESTAURACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y LAS INSTALACIONES AERONÁUTICAS”, TRAS EL TERREMOTO, SITUACIÓN QUE NO SE TRADUJO EN UN RECARGO DE TASAS HACIA LOS PASAJEROS O COMPAÑÍAS AÉREAS.

ESTE GALARDÓN SE SUMA AL PREMIO EAGLE AWARD OTORGADO LA IATA EL AÑO 2007 A CHILE POR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE LA DGAC BRINDA A LA AVIACIÓN COMERCIAL.

LA IATA ES UN ORGANISMO DE NIVEL INTERNACIONAL QUE AGRUPA 240 LÍNEAS AÉREAS DE 115 PAÍSES DE TODO EL MUNDO



DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL
CHILE



DESAFÍOS



Tal como se ha indicado precedentemente, la actividad aérea mundial y la de Chile en particular, presenta la constante del crecimiento en el mediano y largo plazo, lo que genera importantes desafíos a la Autoridad Aeronáutica por la demanda de servicios de los operadores aéreos, extensión de horarios, equipamiento y categorías de aeropuertos y nuevas tecnologías que incorporan los aviones de última generación, ante los cuales la DGAC tiene que responder con una visión anticipada y de manera eficiente. En esta materia, es difícil separar una visión de largo plazo de aquellas metas más inmediatas, por lo que hemos identificado aquellos desafíos a los que daremos prioridad en la gestión del año 2012.



En Planificación Estratégica

Debido a que los Sistemas Aeronáuticos son de alta complejidad y de largo aliento en el tiempo en la obtención de los bienes y equipos, se revisará el Plan Estratégico institucional 2010-2015, con el propósito de visualizar estos nuevos entornos y de efectuar las proyecciones en el largo plazo. Para ello se ha dispuesto de Jornadas especiales de Planificación Estratégica con miras a cumplir el objetivo antes enunciado.

En Recursos Humanos

Asimismo, la Escuela Técnica Aeronáutica, nuestro centro formador de profesionales aeronáuticos, ha iniciado el proceso de certificación ante la Comisión Nacional de Acreditación para llevarla a los estándares de excelencia que son requeridos por la normativa académica actual. Al mismo tiempo, se espera para el 2012 el egreso de cerca de

230 nuevos profesionales formados por la DGAC en las áreas de Control de Tránsito Aéreo, Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) y Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves (SSEI).

Por su parte y continuando con nuestro objetivo de permitir un sano desarrollo y satisfacer las legítimas aspiraciones de nuestros funcionarios, nos hemos fijado como meta superar el 93% en la concursabilidad de los Cargos del Tercer Nivel. Al mismo tiempo, se habrá dado término en forma importante al proyecto “Descripción de Cargos, Definición de Competencias y Determinación de Dotaciones Necesarias”, lo que nos significará avanzar en forma sustentada y más rápida hacia el incremento en la concursabilidad de las Plantas y otros cargos, a partir del cuarto nivel.

Un aspecto de suma importancia para la DGAC es dar solución a la situación previsional de un número

significativo de nuestros funcionarios, materia en la cual se está avanzando en forma acelerada con los organismos de Gobierno, con el propósito de corregir esta brecha que afecta el futuro de nuestro personal.

En gestión de Calidad de Servicios

La DGAC inició su proceso de Certificaciones de Calidad a partir del año 2004, logrando certificar la mayoría de sus productos y subproductos estratégicos al 2011. Un importante desafío en esta materia para el año 2012, lo constituye el proceso de recertificaciones, el completar las certificaciones faltantes, agregando otras normas de gestión institucional a las ya existentes. Todo ello en un proceso integral y con un alcance transversal en la Institución.

Este esfuerzo permanente sobre la revisión de los procesos institucionales, cuyo objetivo final es la Mejora Continua, tendrá un impacto efectivo sobre quienes hacen uso de nuestros productos y servicios, consolidando al interior de la DGAC el trabajar bajo el concepto de “Cultura del Servicio

Público”, como una virtud que distingue al profesional DGAC.

Medio Ambiente

El cuidado del Medio Ambiente es una preocupación de larga data en la DGAC, se ha considerado para el año 2012 la implementación de nuevos programas tendientes a incorporar tecnologías, gestión e inversiones, que apunten a la sustentabilidad del Sistema, en concordancia con los objetivos del Gobierno en esta importante materia. Así, los futuros aeropuertos de La Araucanía, en construcción, y Mataverí, en proyecto, incorporan este tipo de tecnologías para el cuidado del Medio Ambiente y la preservación de los aspectos culturales de sus entornos.

Adicionalmente, se mantendrán y verificarán los estándares medioambientales que la DGAC aplica en múltiples funcionalidades de su quehacer.

En Reposición y Adquisición de Equipamientos

Sobre esta materia es importante destacar que la



tecnología de los aviones y la creciente demanda de los operadores aéreos, nos exigen visualizar soluciones en el corto plazo para incorporar sistemas y procedimientos como RNAV, la Multilateración y ADS-B, entre otros, orientadas a una mayor eficiencia del control del espacio aéreo en las zonas de los aeropuertos y en los servicios de aeronavegación.

Junto a lo anterior, el uso satelital y otras tecnologías disponibles en el mundo, están siendo incorporadas en nuestros planes, generando proyectos específicos para el año 2012 del orden de los 3.500 millones de pesos. Entre ellos se destacan la Estación de Radar y Visualización del Centro de Control de Área de Santiago, los Sistemas ILS para Iquique y Puerto Montt, y Carros para los Servicios SSEI, que permiten responder a la Categoría que se está exigiendo a los aeropuertos.

Entre otras capacidades se destacan la reposición de Equipos de Comunicaciones en diversos aeródromos; reposición de Equipos Generadores de Hidrógeno para Red Nacional de Altura, Cámaras Altimétricas, equipamiento del Proyecto Chaitén, vehículos y equipos especiales para el Servicio SSEI, entre muchos otros.

Todo lo anterior, en un decidido esfuerzo por incrementar nuestros objetivos de inversión en materias de seguridad.

En Gestión de Presupuesto

Conforme al crecimiento de la actividad aeronáutica, principalmente en lo relacionado al comportamiento de las operaciones aéreas como de los pasajeros embarcados y considerando que esto representa una tendencia que se mantendrá en el mediano plazo, se requiere contar con mayores autorizaciones presupuestarias que permitan un mayor nivel de gasto e inversión, tanto en adquisición de equipamiento, mantenimiento de infraestructura y equipamiento, más el respectivo gasto de funcionamiento asociado, todo lo cual permita disminuir la brecha existente entre la planificación institucional y lo realmente ejecutado, lo anterior con el objeto de mantener y/o potenciar las capacidades existentes, de acuerdo a los altos estándares que la actividad aérea requiere y exige a la Autoridad Aeronáutica.

En Control de Gestión

La DGAC continuará y consolidará para el año 2012, la administración institucional utilizando las herramientas



que esta compleja actividad exige, analizando sus procesos e identificando aquellas áreas de riesgo con herramientas tales como Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Cuadro de Mando Integral, como una forma permanente de disminución del riesgo y de permitir una gestión eficiente de los recursos. Para el año 2012 se han planificado 22 cursos SMS, adicional a los 19 ya realizados durante el 2011, además se auditarán los Cuadros de Mando Integral para verificar sus resultados.

En materia de Seguridad Aérea

Esta importante actividad encierra nuestro quehacer fundamental y en consecuencia nuestro énfasis en esta materia para el 2012, será dado en dos aspectos.

- Se incrementará la dotación de profesionales del área de Seguridad Operacional con el propósito de dar cobertura a la mayor demanda en materia de fiscalización generada por el incremento sostenido del sector aeronáutico. Todo ello dirigido a quienes ejercen al actividad aérea en el país, en un franco rol colaborativo con nuestros usuarios.

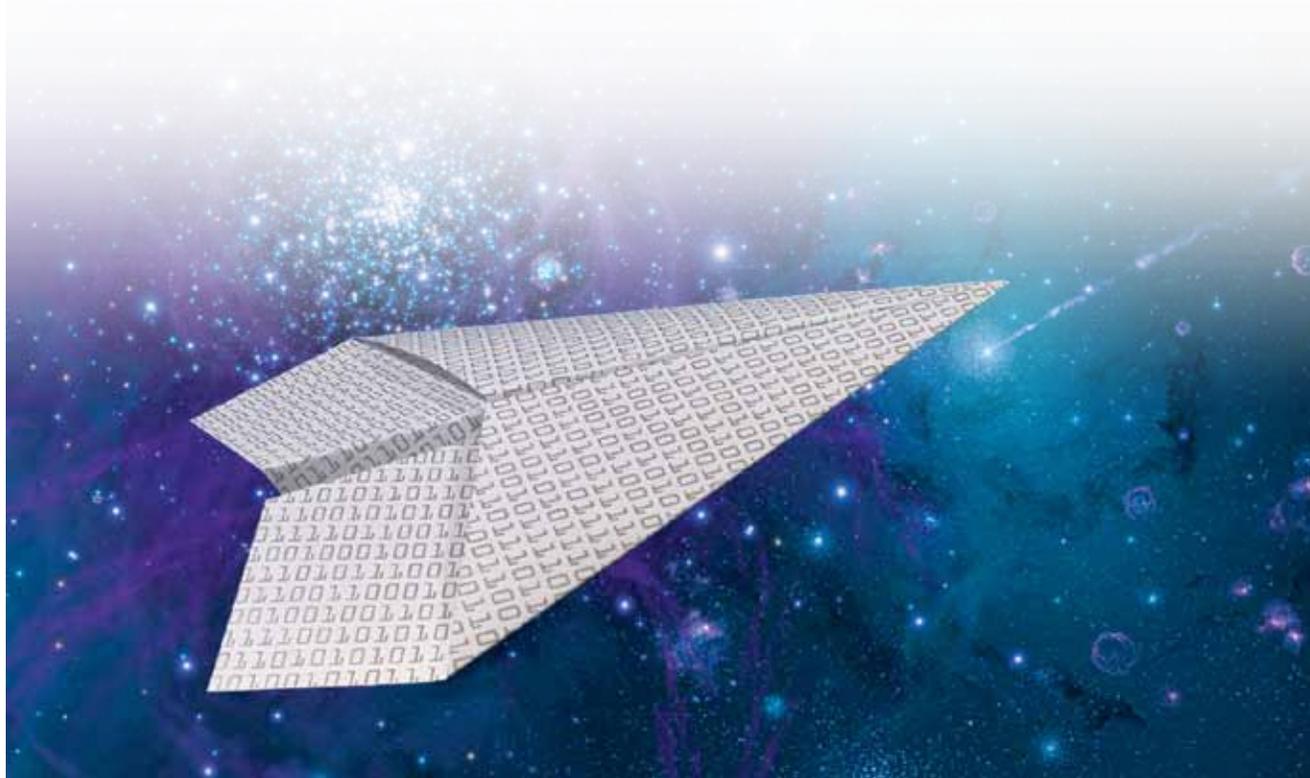
- En el ámbito de la Seguridad Aeroportuaria, la DGAC enfrentará un exigente escenario de parte de los operadores aéreos, el que tendrá un efecto notable sobre las dotaciones debido al uso de extensiones horarias y a los requerimientos internacionales en materia de seguridad. Esta situación, si bien esta siendo enfrentada, significará la búsqueda de nuevas alternativas para dar satisfacción oportuna a estas nuevas demandas.

CONCLUSIÓN

El entorno globalizado en el que se mueve la industria del transporte aéreo plantea notables desafíos a las autoridades aeronáuticas, a las empresas aéreas y a todos quienes ejercen la actividad. En este escenario no todos han sobrevivido o bien han quedado en el camino con serias consecuencias, en tanto que la DGAC de Chile ha logrado sostener en el tiempo un alto estándar de eficiencia y eficacia en materia de seguridad y servicios aeronáuticos, lo cual es recogido por nuestros propios indicadores y por aquellos informes y reconocimientos de organismos internacionales que han situado al país como un referente en la región y en el mundo. Sin perjuicio de los logros obtenidos, estamos muy conscientes de los desafíos que nos genera esta incesante y compleja actividad tan vital para el país, en el corto, mediano y largo plazo.

Queremos seguir consolidando este presente y proyectando visionariamente nuestro futuro, acorde con el crecimiento de la industria aeronáutica y con la conciencia del impacto que tiene nuestra actividad, sobre las áreas productivas y la conectividad del país. Tenemos en nuestras manos la responsabilidad de la seguridad de las operaciones aéreas que se desarrollan en todo el territorio nacional, en una de las geografías más complejas del mundo, actividad que desarrollamos todos los días del año durante las 24 horas del día.

Al finalizar, no puedo sino concluir reafirmando el compromiso inalterable de cada uno de los hombres y mujeres que integran la DGAC, de mantener y mejorar los estándares obtenidos hasta hoy y proteger así la vida de nuestros compatriotas que utilizan el transporte aéreo, ya no con un simple sentido de disfrutarlo, sino que como una necesidad esencial y permanente en su diario quehacer.





EN ESTA EDICIÓN SE UTILIZÓ PAPEL
CERTIFICADO FSC
CERT. NO. SGS - COC - 005 261