

2025

OBSERVACIONES A
CUENTA PÚBLICA
PARTICIPATIVA



OBSERVACIONES Y COMENTARIOS A LA CUENTA PÚBLICA PARTICIPATIVA

1) Página 5: **Clientes y Operaciones**

Comentario: Entendiendo que la misión de la DGAC es,

“Normar y fiscalizar la actividad aérea dentro del espacio aéreo controlado por Chile y la que realizan en el extranjero las empresas aéreas nacionales; desarrollar la infraestructura aeronáutica dentro de su ámbito de competencia; y prestar servicios de excelencia en navegación aérea, meteorología, operaciones aeroportuarias y seguridad operacional, con el propósito de garantizar un sistema aeronáutico seguro y eficiente.”

Al parecer existe un conflicto de interés para acometer el pleno cumplimiento de la misión de la DGAC, al haber servicios que presta la DGAC a clientes; **Pilotos** (Alumno Piloto, Piloto Privado, Piloto Comercial, Piloto de Transporte de Línea), **Líneas Aéreas** (Empresas de transporte público y de carga, nacionales e internacionales, aeroclubes), **Auxiliares de cabina**, **Concesionarios aeroportuarios**, **Centros de mantenimiento aeronáutico** (nacionales e internacionales), debiendo a la vez, la DGAC normar y fiscalizar los servicios que entrega a sus clientes, como asimismo, normar y fiscalizar las operaciones de sus clientes.

Para subsanar este conflicto de interés y con ello cumplir el propósito de la misión *“de garantizar un sistema aeronáutico seguro y eficiente”*, sugerimos considerar separar las funciones de “Normar y Fiscalizar”, de las funciones de “prestar servicios”, en entidades independientes para cada tipo de servicio. Así los prestadores de servicios, entreguen servicios de excelencia a los clientes, y tanto prestadores de servicios como clientes sean normados y fiscalizados por un tercero independiente, la DGAC, distinto de los prestadores de servicios.

2) Página 6: **Visita Técnica Oficina Regional Sudamericana OACI**

Comentario: Para un mejor entendimiento del ciudadano común que accederá a esta cuenta pública, resulta necesario indicar los resultados de la Visita Técnica Oficina Regional Sudamericana OACI, cuál fue el diagnóstico, las mejoras recomendadas, y los plazos para implementar dichas mejoras, para cada una de las áreas visitadas LEG, ORG, PEL, OPS, AIR, AIG y AGA, junto con explicitar el significado de cada uno de los acrónimos que hacen referencia a las áreas visitadas.

3) Página 12: Tabla 8. Indicadores Estratégicos de Desempeño

Comentario: sin perjuicio de presentar los indicadores estratégicos de desempeño y la fórmula de cálculo para cada objetivo estratégico, es necesario dar cuenta de cuáles fueron los indicadores de desempeño resultantes, para cada uno de los objetivos estratégicos, para un mejor entendimiento del desempeño logrado durante el ejercicio del año 2024.

4) Páginas 16 y 17: a) **Subproducto Estratégico: Fiscalización Seguridad Operacional**

Comentario: Para un mejor entendimiento y dar cuenta de la gestión a la ciudadanía, del grado de cumplimiento a la normativa en el ecosistema aeronáutico, es necesario incorporar indicadores estadísticos que den cuenta del resultado de las 1.488 fiscalizaciones realizadas, conforme a Tabla 11 y 12, e indicar el grado de cumplimiento de la normativa aeronáutica, cuántos cumplen, cuántos no cumplen, del total de fiscalizaciones para cada uno de los ámbitos fiscalizados:

- La Aeronavegabilidad de las Aeronaves, OMAS, AOC
- El funcionamiento de Centros de Instrucción Aeronáutico y entrenadores sintéticos de vuelo,
- Las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico,
- Licencias CIAC, CEAC, DAN 137

- Transporte Público
- Operaciones Aviación Comercial y Aviación General
- Los Servicios de Tránsito Aéreo
- Los Aeropuertos y Aeródromos públicos de dominio fiscal.

5) Páginas 21 a 24: En relación con a) y b) siguientes:

a) Subproducto Estratégico: Certificaciones

“Relacionados con las aeronaves, se emiten Certificados de Tipo, los que dan cuenta de que el diseño de una aeronave, motor o hélice cumple con los estándares de aeronavegabilidad aplicables. También es posible certificar los productos, partes y componentes del ámbito aeronáutico.”

Comentario i): Para entendimiento de la ciudadanía es necesario señalar que Las aeronaves deportivas Livianas no cuentan con certificado Tipo.

b) Subproducto Estratégico: Licencias y Habilitaciones al Personal Aeronáutico

“A diferencia de las certificaciones que se realizan a servicios, proyectos y productos, las habilitaciones se emiten cuando la Dirección General de Aeronáutica Civil ha corroborado que los centros de entrenamientos, de instrucción y las personas que participan directamente en el SAN¹, cumplen con las cualificaciones² y condiciones³ necesarias para desempeñarse como personal de vuelo o de tierra del sector aeronáutico, así como también para operar una o más clases y tipos específicos de aeronaves y helicópteros.

Cada habilitación que adquiere un usuario es certificada por medio de su licencia aeronáutica que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones asociadas, por ende, son posibles de clasificar según los siguientes grupos:

¹ SAN: Sistema Aeronáutico Nacional.

² Corroboradas por exámenes teóricos y/o prácticos efectuados por la DGAC.

³ Corroboradas por la Sección de Medicina de Aviación de la DGAC.

- *Personal de vuelo: aplicada a todos los usuarios que intervienen en la actividad realizada en el aire, como alumno piloto, piloto privado avión, piloto comercial avión, piloto transporte línea avión, tripulante auxiliar de cabina, operador de sistemas y habilitación de vuelo por instrumentos.”*

Comentario ii): Resulta necesario dar cuenta a la ciudadanía acerca del reconocimiento de horas de vuelo efectuadas en aeronaves ultraligeras o deportivas livianas (LSA) para el otorgamiento de licencias de piloto privado y piloto comercial en la categoría de avión; así como sobre la aeronave a utilizar para el otorgamiento de la licencia de piloto de transporte de línea aérea – avión. Sobre el particular la oficina Sudamericana de la OACI, efectuadas las consultas a la Sede de la OACI en Montreal ha reiterado lo siguiente a la DGAC y a otros estados sobre el particular:

- a) Las horas de vuelo realizadas en aeronaves ultraligeras o aeronaves deportivas livianas, no pueden ser reconocidas como parte de la experiencia aeronáutica requerida para el otorgamiento de la licencia de piloto privado o piloto comercial – avión, porque no existe una categoría en el Anexo 7 para este tipo de aeronaves, y el Anexo 8 cubre aeronaves de más de 750 kg. Asimismo, no existe un estándar internacional sobre cómo definirlos y certificarlos, ni sobre cómo otorgar licencias a los pilotos que las operan, por lo cual no podrían acreditarse las horas de vuelo para las licencias de pilotos establecidas por la OACI.
- b) En lo que se refiere a la verificación de pericia para el otorgamiento de la licencia de piloto de transporte de línea aérea avión, el Anexo 1 sobre licencias al personal, señala claramente los siguientes requisitos:

“2.6.1.3.1 El solicitante habrá demostrado su capacidad para realizar, como piloto al mando de aeronaves de la categoría apropiada que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:”

“2.6.1.3.1.1. En el caso de aviones, el solicitante habrá demostrado su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos en 2.6.1.3.1 como piloto al mando de un avión multimotor”

En tal sentido, la verificación de pericia para el otorgamiento de la licencia de piloto de transporte de línea aérea – avión, debe ser realizada en un avión multimotor certificado para operaciones con más de un piloto”

Fuente: carta OACI L-LT16/2.1.-SA484-2024 de fecha 13 de Diciembre de 2024.

Comentario iii): En relación a las tablas 15 y 16 que dan cuenta de la gestión a la ciudadanía, es necesario, para un mayor entendimiento, realizar una apertura de la cantidad de certificaciones en cada área con su respectivo desglose y que totalizan las cantidades por área señaladas en la Tablas 15 y 16:

Aeronavegabilidad:

Primera Certificación de Aeronavegabilidad,
Convalidación de TC⁴,
Certificación de CMA⁵,
Alteraciones y Reparaciones

Licencias:

CIAC⁶

CEAC⁷

DAN 137⁸

⁴ Type Certificate.

⁵ Centros de Mantenimiento Aeronáutico.

⁶ CIAC: Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil.

⁷ CEAC: Centro de Entrenamiento de Aeronáutica Civil.

⁸ Norma Aeronáutica sobre Trabajos Aéreos.

Transporte Público:

Renovación Certificado de Aeronavegabilidad,
Primera Certificación de Aeronavegabilidad,
Certificación de Aeronavegabilidad de Exportación,
Permiso Especial de Vuelo,
Centro de Mantenimiento Aeronáutico,
Certificado de Operador Aéreo

Operaciones:

Aviación Comercial,
Aviación General

6) Página 27 a 28: **d) Subproducto Estratégico: Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación**

“...Regidas por el Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, las actividades que se realizan en el área permiten determinar las causas del hecho y adoptar acciones reactivas de mitigación.

Durante el 2024 se destinó una inversión por M\$ 1.208.253, con la que se iniciaron 39 investigaciones constitutivas de incidentes y/o accidentes, de las cuales se finalizaron 26, mientras que las restantes aún se encuentran en proceso.”

Comentario: Para un mejor entendimiento de la ciudadanía, es necesario dar cuenta de apertura de cuáles son las causas de ocurrencia de los Accidentes e Incidentes, conforme a la Investigación de los 26 Accidentes e Incidentes de Aviación finalizadas durante 2024, así como dar cuenta de las tendencias, conforme a la apertura de la historia de las causas de Accidentes e Incidentes investigados durante los años anteriores a 2024. A la vez es necesario la apertura, de a lo menos, cuál es la cantidad de Accidentes e Incidentes que aún están en Investigación y cuántos de ellos corresponden a sucesos de hace 1 año, cuántos a sucesos de hace 2 años, 3 años, 4 años, 5 años, y más, los cuales aún no están finalizados, indicando cuántos corresponden a accidentes y cuántos a incidente. También indicar cuántas investigaciones se cerraron a 1 año de suceso, a 2 años, a 3 años a 4 años, a 5 años o más del suceso. Asimismo se requiere apertura de cuántos sucesos corresponden a los diversos tipos de operación a) Transporte de Pasajeros, b) Aviación General, trabajos aéreos, entre otros, a extinción de incendios, escuelas de vuelo, ambulancias, club aéreo, señalar el tipo de aeronave avión con certificado tipo, aeronave deportiva liviana LSA, helicóptero. Señalar cantidad de fallecidos y de heridos por suceso.