
**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2006**

JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

SANTIAGO DE CHILE

Índice

1. Carta del Jefe de Servicio	3
2. Identificación de la Institución	5
• Definiciones Estratégicas	6
- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución	6
- Misión Institucional	6
- Objetivos Estratégicos.....	7
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos	8
- Clientes / Beneficiarios / Usuarios	8
• Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio	9
• Principales Autoridades	10
• Recursos Humanos	11
- Dotación Efectiva año 2006 por tipo de Contrato	11
- Dotación Efectiva año 2006 por Estamento	12
- Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad	12
• Recursos Financieros	13
- Recursos Presupuestarios año 2006.....	13
3. Resultados de la Gestión.....	14
• Cuenta Pública de los Resultados	15
- Balance Global	15
- Resultados de la Gestión Financiera	17
- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos	19
• Cumplimiento de Compromisos Institucionales	21
- Informe de Programación Gubernamental	21
- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas.....	22
• Avances en Materias de Gestión Interna	23
- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión	23
- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	24
- Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales	24
- Otras Materias de Gestión	24
4. Desafíos 2007	25

5. Anexos	27
• Anexo 1: Comportamiento Presupuestario Año 2006.....	28
• Anexo 2: Indicadores de Gestión Financiera.....	29
• Anexo 3: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2006	30
• Anexo 4: Programación Gubernamental	31
• Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2006	32
• Anexo 6: Iniciativas de Inversión.....	34
• Anexo 7: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	35
• Anexo 8: Proyectos de Ley	37

Índice de Cuadros

Cuadro 1: Recursos Presupuestarios año 2006.....	13
Cuadro 2: Ingresos y Gastos años 2005 – 2006.....	17
Cuadro 3: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006 a nivel de subtítulos.....	18
Cuadro 4: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006.....	28
Cuadro 5: Indicadores de Gestión Financiera.....	29
Cuadro 6: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2006.....	30
Cuadro 7: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2006.....	31
Cuadro 8: Cumplimiento PMG 2006.....	32
Cuadro 9: Cumplimiento PMG años 2003 – 2005.....	33
Cuadro 10: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2006.....	34
Cuadro 11: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos.	35

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2006 por tipo de Contrato (mujeres y hombres).....	11
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2006 por Estamento (mujeres y hombres).....	12
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad (mujeres y hombres).....	12

1. Carta del Jefe de Servicio

JORGE FREI TOLEDO
SECRETARIO GENERAL DE LA JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL



La Junta de Aeronáutica Civil (JAC) ejerce la dirección superior de la aviación civil en Chile y administra la política aérea, impulsando la apertura en el tráfico aéreo entre Chile y otros países, y promueve el desarrollo del transporte aéreo comercial a fin de que exista la mayor cantidad de servicios aéreos de la mejor calidad, eficientes, seguros y al menor precio en beneficio de los usuarios del transporte aéreo: pasajeros y embarcadores de carga.

Chile requiere de un mercado aeronáutico seguro, accesible, eficiente, competitivo y de calidad. El transporte aéreo es un medio esencial para mejorar nuestra conectividad e inserción al mundo tanto por razones geográficas como por el potencial de crecimiento y desarrollo que puede tener la aeronáutica en nuestro país. Cada vez más el uso del avión se masifica tanto para los ciudadanos como para la carga. El año 2006 se transportaron 7.604.015 pasajeros lo que implicó un crecimiento de un 5,3%.

Tenemos la convicción que el mercado aeronáutico debe ser aún más abierto para que más aerolíneas puedan servir a más personas. La creación de nuevas rutas aéreas y el desarrollo de mayor competencia en este mercado permitieron que el transporte aéreo se encuentre accesible a más ciudadanos con tarifas más económicas. Para lograrlo, la Junta Aeronáutica Civil, dentro de múltiples negociaciones, celebró convenios de transporte aéreo donde obtuvo derechos de tráfico internacional para los operadores aeronáuticos como Jamaica y República Dominicana. Todos ellos con la finalidad de abrir nuestros cielos. Al mismo tiempo tuvimos una activa y permanente participación en los organismos internacionales de transporte aéreo de los cuales Chile forma parte (OACI, CLAC, APEC y Acuerdo de Fortaleza), con el objeto de impulsar la apertura de tráfico aéreo y obtener acuerdos que abran nuestros cielos.

La Junta de Aeronáutica Civil, es la encargada de promover la facilitación del transporte aéreo internacional, para hacer más expedita la aeronavegación internacional, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduanas, sanidad y la coordinación de todos los servicios públicos existentes en el Aeropuerto. Un mayor tráfico aéreo constituye un desafío para nuestro sistema aeroportuario y es así que la principal medida para enfrentar los problemas de congestión que se han generado en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago fue el proyecto FAL consiste en la ampliación de las capacidades del Aeropuerto, en cuanto infraestructura y gestión de los servicios.

Por otra parte, nuestra atención a la aviación comercial se mantiene con la fluidez y rapidez que ella requiere tanto en la verificación de las condiciones de los seguros que exige la ley como en la aprobación de los vuelos no regulares. Por ejemplo, en cuanto a la aprobación de vuelos no regulares el promedio de demora en dicho trámite se mantuvo en menos de 2 días.

El sistema aeronáutico se caracteriza por la diversidad de instituciones públicas involucradas en su regulación y control. Es por ello que nos hemos propuesto reducir la fragmentación de los procesos y mejorar y aumentar la distribución y cantidad de información útil para perfeccionar el diseño, gestión y evaluación de las políticas públicas aplicadas sobre el mercado aeronáutico. Nuestras acciones han tendido a contar con todos sus organismos informados y coordinados para lograr acciones y decisiones coherentes, eficientes y eficaces.

Para ello procesamos, analizamos y emitimos los informes estadísticos oficiales de transporte aéreo comercial. Así también, este organismo elabora estudios e informes especializados en alguno de los cuales se contrató a economistas de renombre en estudios económicos relacionados con la “política comercial estratégica en el mercado aéreo chileno” y en los “tiempos de espera en aeropuerto AMB”.

Finalmente consolidamos la coordinación del sistema de transporte aéreo con el funcionamiento regular de distintas instancias como:

- El Consejo de la JAC, donde se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión del transporte aéreo;
- La Comisión Nacional de Facilitación, donde se diseñó e implementó el mencionado proyecto FAL;
- El Comité Internacional de materia Aeronáutica, el cual permitió una intervención internacional coherente y consistente en instancias bilaterales y multilaterales y que permitió, por ejemplo, obtener la primera vice presidencia de la CLAC y la Presidencia del grupo Fortaleza;
- Mesa de trabajo en materia de Libre Competencia con la Fiscalía Nacional Económica para profundizar y mejorar el trabajo conjunto de ambas instituciones en pro de la competencia en el mercado del transporte aéreo nacional e internacional;
- Mesa de trabajo en calidad de servicio, en el marco de un convenio vigente con el Sernac que permite tener una ventanilla en internet para recibir los reclamos por mal servicio de las líneas aéreas. El trabajo busca reforzar la orientación y acción para los pasajeros frente a los diversos incumplimientos de las compañías aéreas en la protección de sus derechos;
- Grupo de trabajo en materia de seguros con la DGAC para perfeccionar las condiciones y control de los seguros de los operadores del sistema aeronáutico; y
- Mesa de trabajo en materia de concesiones aeroportuarias, para evaluar y proyectar el trabajo en los procesos de concesión de los aeropuertos.

Sin embargo, la creciente masificación del sistema aéreo implica establecer mecanismos institucionales para asegurar estándares de calidad en su funcionamiento. Por ello la JAC ha perfeccionado el sistema de reclamos por mala calidad en el servicio aéreo a fin de dotar al consumidor de mayor información al momento de elegir el operador y solucionar sus controversias. Sin perjuicio de medir y verificar los problemas que existen, el sistema necesita establecer estándares de calidad y que éstos sean medidos en el tiempo.

Las principales aéreas de trabajo que desarrolla la JAC presentan logros y resultados concretos. Sin embargo, queda un camino por recorrer. Estas imponen desafíos para el 2007. Debemos continuar con una política de apertura aerocomercial, focalizadamente en la región de Latinoamérica. Necesitamos mejorar la coordinación, la producción de datos y análisis adecuados para el sistema, así tener órganos que puedan proyectar con mayor exactitud demanda, controlar y verificar las condiciones de competitividad del mercado aeronáutico y tomar decisiones en cuanto a la calidad del servicio.



JORGE FREI TOLEDO
SECRETARIO GENERAL

2. Identificación de la Institución

- Definiciones Estratégicas
 - Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
 - Misión Institucional
 - Prioridades Políticas en Programa de Gobierno
 - Aspectos Relevantes Contenidos en Proyecto de Ley de Presupuestos- Año 2006
 - Objetivos Estratégicos
 - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos
 - Clientes / Beneficiarios / Usuarios
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Recursos Humanos
 - Dotación Efectiva año 2006 por tipo de Contrato y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2006 por Estamento y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad y Sexo
 - Recursos Financieros
 - Recursos Presupuestarios año 2006

- **Definiciones Estratégicas**

- **Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución**

1. Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil D.F.L. N° 241 de 1960.
2. Ley de Aviación Comercial D.L. N° 2.564, de 1979.
3. Código Aeronáutico, Ley N° 18.916.
4. Reglamento de licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales D.S. N° 102/81, MTT, modificado por DS N° 76/2000 ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
5. Reglamento del artículo 133 de la Ley N° 18.916, que regula la denegación de embarque, D.S. N° 113, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

- **Misión Institucional**

La Misión institucional es ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile y administrar la política aérea, impulsando políticas de apertura en el tráfico aéreo entre Chile y otros países y promoviendo el desarrollo del transporte aéreo comercial nacional e internacional a fin de que haya la mayor cantidad de servicios aéreos de la mejor calidad, eficiencia y al menor precio en beneficio de los usuarios del transporte aéreo: pasajeros y embarcadores de carga.

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Contar con un sistema aeronáutico con todos sus organismos informados y coordinados para lograr acciones y decisiones coherentes, eficientes y eficaces.
2	Obtener derechos de tráfico aéreo internacional para los operadores aeronáuticos mediante negociaciones bilaterales y promovidas especialmente en los países con los cuales más interesa a Chile generar mayor grado de apertura.
3	Participar en forma activa y permanente en los organismos internacionales de transporte aéreo de los cuales Chile forma parte (OACI, CLAC, APEC, Acuerdo de Fortaleza, Conferencia de Ministros de Transportes, entre otros), con el objeto de impulsar políticas de apertura de tráfico aéreo y obtener acuerdos de apertura de rutas.
4	Promover la facilitación del transporte aéreo internacional, para hacer más expedita la aeronavegación internacional, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduanas, sanidad y especialmente la coordinación de todos los servicios públicos existentes en el Aeropuerto.

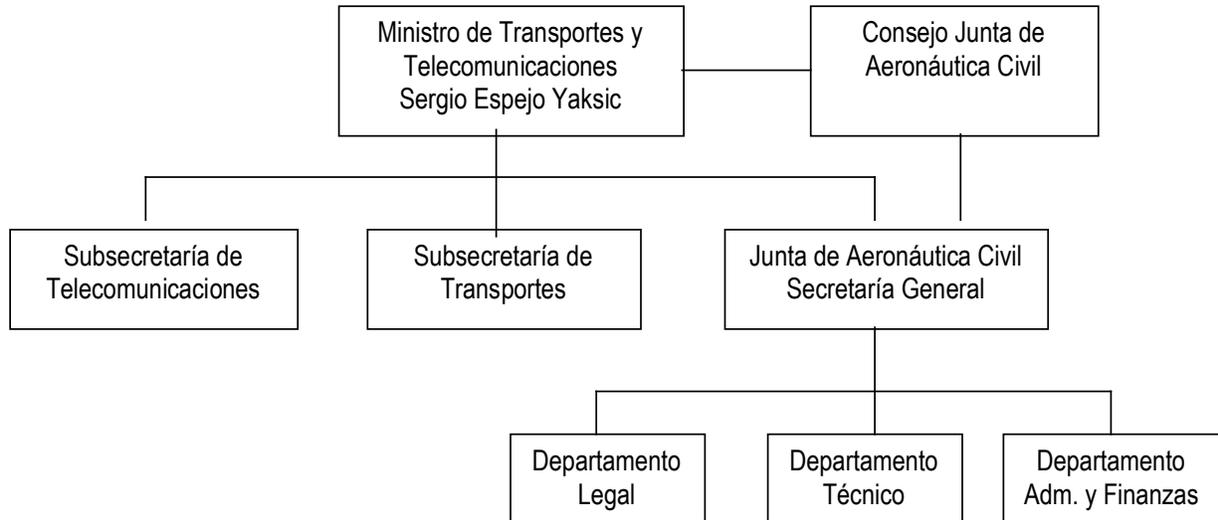
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Coordinación, información y asesoramiento del sistema de transporte aéreo nacional	1,4
2	Derechos de tráfico aéreo comercial	2
3	Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial	2,3
4	Estudios e Informes especializados	1,2,3,4
5	Expedición de los trámites realizados por los pasajeros y la carga en los aeropuertos	4

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Empresas Aéreas
2	Pasajeros
3	Embarcadores de Carga
4	Organismos Gubernamentales
5	Organismos Internacionales de Transporte Aéreo
6	Autoridades Aeronáuticas Extranjeras
7	Importadores y exportadores (Fuente: Aduana, ProChile)
8	Sectores asociados al turismo (Fuente: Sernatur)

- **Organigrama y Ubicación en la estructura del Ministerio**

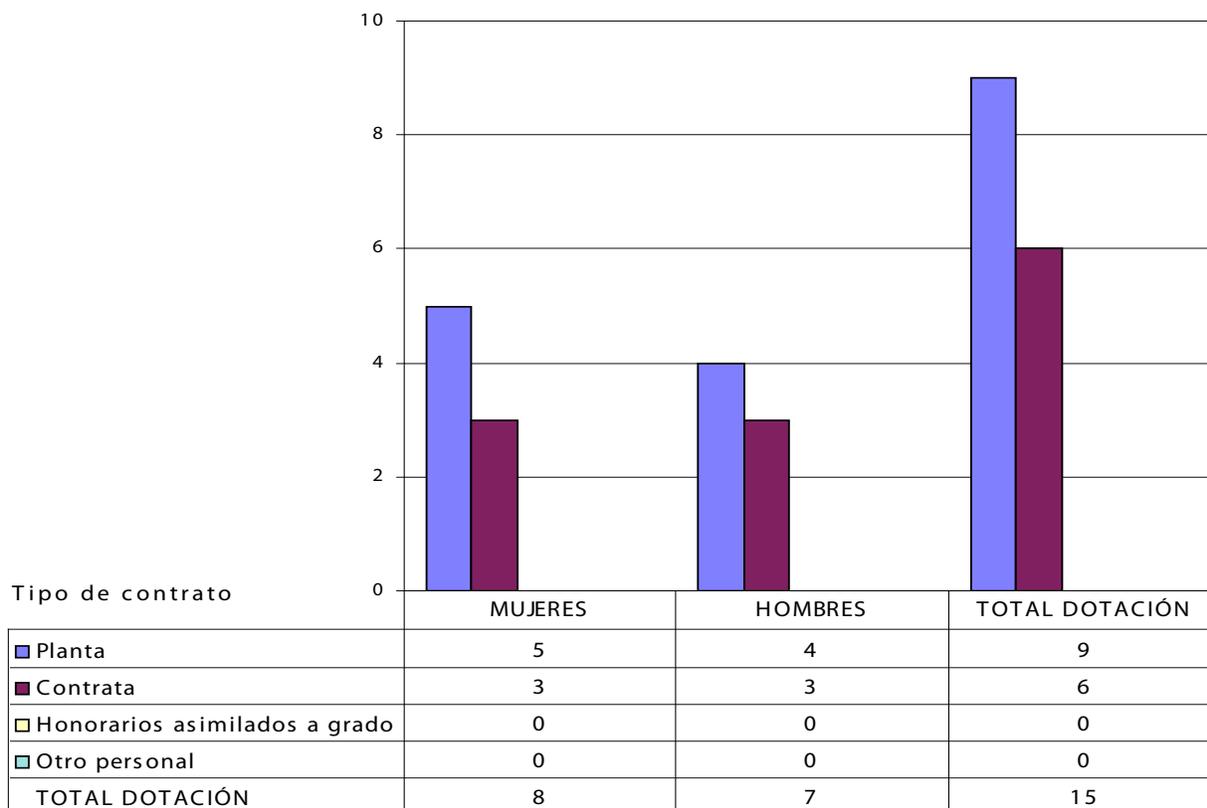


- **Principales Autoridades**

Cargo	Nombre
Secretario General	Jorge Frei T.
Jefe Departamento Legal	Guillermo Novoa A.
Jefe Departamento Técnico	Eduardo Alvarado C.
Jefe Departamento Administrativo	Ximena Castillo M.

- **Recursos Humanos**

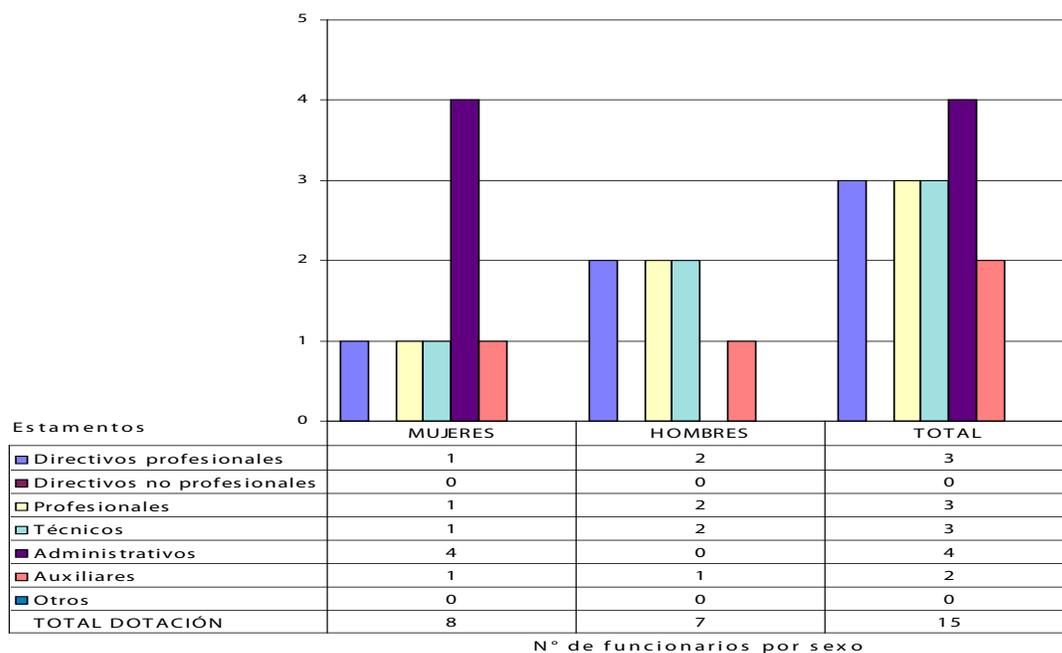
- **Dotación Efectiva año 2006¹ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)**



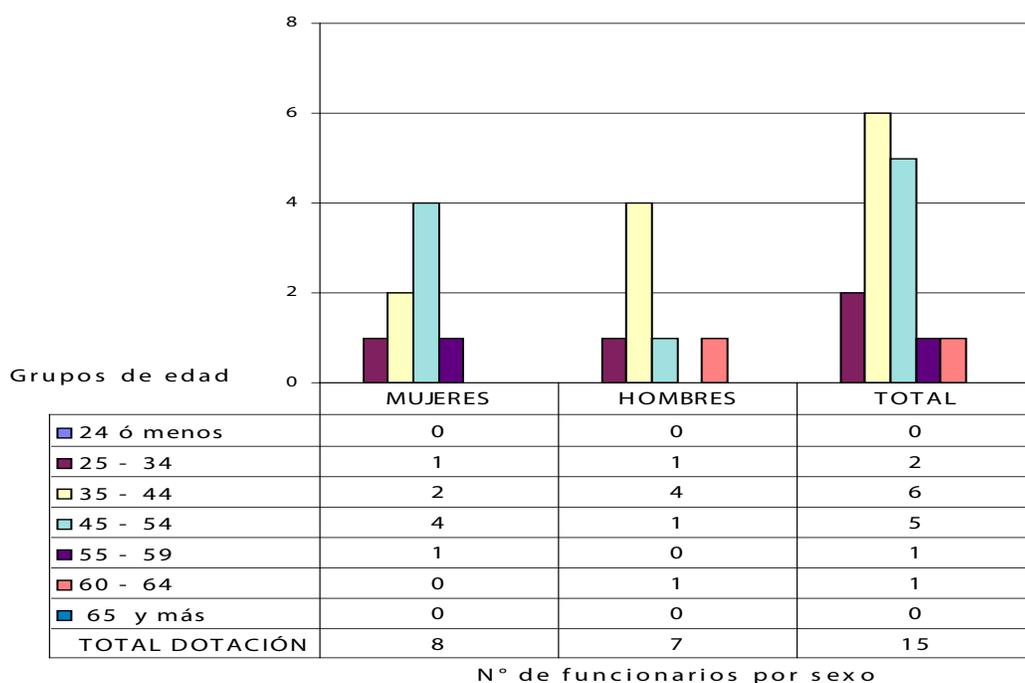
N° Funcionarios por sexo

¹ Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorario asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2005. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

- **Dotación Efectiva año 2006 por Estamento (mujeres y hombres)**



- **Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)**



- **Recursos Financieros**

- **Recursos Presupuestarios año 2006**

Cuadro 1			
Recursos Presupuestarios 2006			
Ingresos Presupuestarios Percibidos		Gastos Presupuestarios Ejecutados	
Descripción	Monto M\$	Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	419.844	Corriente ²	337.028
Endeudamiento ³		De Capital ⁴	38.591
Otros Ingresos ⁵	2.286	Otros Gastos ⁶	
TOTAL	422.130	TOTAL	375.619

2 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23 y 24.

3 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

4 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 29, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 05, cuando corresponda.

5 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

6 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

3. Resultados de la Gestión

- Cuenta Pública de los Resultados
 - Balance Global
 - Resultados de la Gestión Financiera
 - Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos
- Cumplimiento de Compromisos Institucionales
 - Informe de Programación Gubernamental
 - Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Avance en materias de Gestión Interna
 - Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión
 - Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
 - Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales
 - Otras Materias de Gestión

- **Cuenta Pública de los Resultados**

- **Balance Global**

Resultados de Gestión

Obtención de derechos de tráfico en relaciones bilaterales: Con este objeto se realizaron reuniones bilaterales con República Dominicana, Jamaica, Japón, y Perú consiguiendo acuerdos de transporte aéreo con los dos primeros que aumentaron los derechos para empresas aéreas. La negociación con Perú busca otorgar mayor certeza jurídica a esta relación aerocomercial y las conversaciones en curso con Qatar, España, Noruega, Japón y Brasil tienen por objeto profundizar el actual intercambio aéreo.

Participación multilateral: Con el objetivo permanente de impulsar políticas de apertura del tráfico aéreo y colaborar con el desarrollo del transporte aéreo en los ámbitos comerciales, técnicos, económicos, jurídicos y operativos, la JAC ha participado activamente en organismos internacionales como son Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el Acuerdo de Fortaleza (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay).

La JAC participó en los Grupos de Expertos, el Comité Ejecutivo y la Asamblea de la CLAC. En reconocimiento a dicha labor, Chile fue elegido como Primer Vicepresidente. En cuanto al Acuerdo de Fortaleza, Chile participó en el Consejo de Autoridades Aeronáuticas y el Consejo de Facilitación, donde se inició un proceso de reformas de su estatuto para liberalizarlo, ampliar los derechos.

Información y asesoramiento al sistema: A fin de contar con un sistema aeronáutico que tenga a sus organismos informados para lograr acciones eficientes y eficaces, la JAC procesa y emite estadísticas de transporte aéreo comercial. Así también la JAC elabora estudios técnicos realizados por consultores externos y profesionales del mismo servicio. Durante el 2006 se concretaron diversos estudios, dentro de los cuales destacan los siguientes:

- Estudio de tiempos en el aeropuerto AMB: midió el tiempo que demoran los pasajeros internacionales en hora punta en cada uno de los procesos del embarque internacional (counter, policía internacional, seguridad y embarque) en el aeropuerto internacional de Santiago. Dicha información es relevante para poder evaluar cuantitativamente medidas o políticas de facilitación de pasajeros, ya que permite detectar las horas más críticas, proponer cambios, comparar resultados entre mediciones actuales y futuras, etc.
- Política comercial estratégica en el mercado aéreo chileno: examinó bajo qué condiciones es más apropiado aplicar una política de reciprocidad y cuándo una apertura unilateral, todo esto desde un enfoque del comercio internacional estratégico. Se analizaron dos formas básicas de liberalizar el mercado aéreo: mediante un aumento de frecuencias o mediante un aumento de libertades en una ruta. El estudio arrojó conclusiones para ser consideradas al momento de negociar con otros países.
- Seguros de aeronaves: estudio sobre el establecimiento y control de los seguros de las aeronaves, en el cual se analizó críticamente el marco legal en que se desarrolla, los seguros tradicionales exigidos, sus montos, los límites legales de la responsabilidad civil, los conceptos involucrados, la cobertura y las exclusiones. Este permite una mejor gestión en el control de los seguros.
- Sistema de asignación de frecuencias aéreas internacionales para empresas nacionales: Se realizó un estudio sobre los distintos sistemas de asignación de frecuencias aéreas de 19 países, analizando las ventajas y desventajas de cada uno de ellos. Esto será de utilidad para dictar un nuevo reglamento de asignación de frecuencias, ya que en cumplimiento a la recomendación del Tribunal de Defensa de la

Libre Competencia, se debería modificar dicho reglamento, incorporando resguardos competitivos. Sin perjuicio que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia recomendó perfeccionar el reglamento de asignación de frecuencias aéreas internacionales, en una demanda presentada por aerolínea SKY, el fallo fue favorable para la JAC en cuanto se rechazó la demanda en la parte que solicitaba la nulidad de la licitación de frecuencias a Brasil. El tribunal consideró que el proceso de licitación y asignación de frecuencias estaba ajustado a derecho.

Facilitación aeroportuaria: Como mandato de la Comisión Nacional de Facilitación que preside el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, la JAC lideró la coordinación entre los diferentes organismos que incurren en la facilitación aeroportuaria, para solucionar los problemas de congestión con la incorporación de nueva infraestructura y una mejor gestión de los recursos. En concreto se diseñó e implementó el proyecto FAL que aumentó la capacidad en los diferentes servicios públicos del aeropuerto AMB: Policía de Investigaciones en Inmigración y Emigración, Cobros de reciprocidad, controles de SAG y Aduana y Seguridad AVSEC, así como también mejoró la coordinación y gestión de los recursos humanos.

Consolidación y coordinación macro del sistema de transporte aéreo nacional:

- Consejo de la JAC: se efectuaron 3 sesiones donde se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión del transporte aéreo;
- Comisión Nacional de Facilitación: se diseñó e implementó el proyecto FAI para resolver los problemas de congestión de AMB;
- Mesa de concesiones: a propósito de los procesos de concesión de los aeropuertos de Iquique y Puerto Montt se evaluó las experiencias de licitaciones actualmente en explotación y a partir de eso se analizaron posibles perfeccionamientos en estadísticas, estándares de servicio, reglamento de servicio de la obra, inspección fiscal efectiva y modelo de negocio de líneas aéreas.
- Libre Competencia: Junto a la Fiscalía Nacional Económica (FNE), se analizó la forma de profundizar y mejorar el trabajo en pro de la competencia en el mercado del transporte aéreo.
- Trabajo conjunto con SERNAC: Para lograr una mejor orientación a los pasajeros frente a incumplimientos de las compañías aéreas y colaborarles activamente en la protección de sus derechos cuando estos les son desconocidos o vulnerados.
- Comité de Asuntos Aeronáuticos Internacionales: Este busca lograr una acción coordinada en las materias aeronáuticas internacionales tanto en las relaciones bilaterales como las multilaterales teniendo en cuenta los objetivos estratégicos del mercado de transporte aéreo.
- Mesa de Trabajo sobre Seguros: Junto a la DGAC se busca mejorar la coordinación para un controlar efectivo en la operación de las aeronaves en cuanto al cumplimiento de lo estipulado en la póliza.

Respecto a los desafíos no logrados, es conveniente señalar:

- Se debe reforzar una tarea pendiente en materia de Planificación y Desarrollo de Infraestructura, que es continuar con el desarrollo de un sistema estadístico unificado, que de cuenta de toda la información disponible en el sistema, administrado por un organismo central y que aporte todos los antecedentes para planificar la infraestructura aeroportuaria nacional.

Este desarrollo es coordinado por la Junta de Aeronáutica Civil, quien tiene la tarea de elaborar las bases técnicas para implementar esta herramienta en el marco de la mesa de concesiones aeroportuarias.

- En materia de Facilitación se debe impulsar la firma de los Protocolos para establecer una base de calidad en los procesos del Aeropuerto con una mejora en la gestión de la nueva dotación asignada para la infraestructura adicional.

- Resultado de la Gestión Financiera

Para el año 2006, se planificó el gasto presupuestario en forma programada de acuerdo al presupuesto aprobado por Ley.

Como se puede observar más adelante en el cuadro N°3 “Análisis de comportamiento presupuestario año 2006” el gasto real efectuado por la Junta de Aeronáutica Civil, tanto en el subtítulo 22 “Bienes y Servicios de Consumo”, como en el subtítulo 29 “Adquisición de Activos no financieros”, fue superior a un 99,9%, esto significa una muy buena gestión en cuanto a la administración de los recursos financieros recibidos.

En tanto en el ítem 21 “Gastos en Personal” el superávit presupuestario se debió principalmente a que no se llevaron a cabo todas las reuniones internacionales que se tenían consideradas, no siendo responsabilidad de la Junta de Aeronáutica Civil, y por las cuales se debió haber pagado viáticos al exterior., lo que dificultó la ejecución de estos gastos llegando a un superávit en este ítem de M\$ 29.079.-

Respecto al ítem 31 “Iniciativas de Inversión”, también existe una diferencia importante entre el presupuesto ejecutado y el aprobado, lo que constituye un superávit en materia de estudios básicos. Esto se debió a la no finalización de estudios durante el 2006, sin perjuicio de que se solicitó el arrastre correspondiente, para la culminación de los mismos durante el año 2007.

En materia de ingresos se cumplió a cabalidad con lo presupuestado, por lo que se pudieron cumplir todos los compromisos sin problema de financiamiento.

Cuadro 2				
Ingresos y Gastos años 2005 – 2006, y Ley de Presupuestos 2007				
Denominación	Monto Año 2005 M\$ ⁷	Monto Año 2006 M\$	Monto Ley de Presupuestos Año 2007 M\$	Notas
INGRESOS	416.837	422.130	460.097	
Otros Ingresos Corrientes	5.082	2.286	518	
Aporte Fiscal	411.755	419.844	458.579	
Saldo Inicial de Caja			1.000	
GASTOS	393.312	375.619	460.097	
Gastos en Personal	287.219	282.187	328.001	(1)
Bienes y Servicio de Consumo	57.948	54.841	64.449	
Adquisición de activos no financieros	8.549	16.109	2.547	(2)
Iniciativas de Inversión	39.596	22.482	62.100	(3)

(1) La disminución en gastos en personal del 2006 respecto al 2005, se debe a que en el año 2006 no se llevaron a cabo todas las reuniones que se tenían consideradas, y por las cuales se pagarían viáticos al exterior. A su vez el aumento en el presupuesto para el año 2007 se debe a que se solicitó la contratación de 3 funcionarios más, que se necesitan para cumplir con los objetivos propuestos.

(2) El aumento en este ítem se debe específicamente a que en el año 2006 se renovó con autorización del Ministerio de Hacienda, el automóvil del Servicio.

⁷ La cifras están indicadas en M\$ del año 2006. Factor de actualización es de 1,0339 para expresar pesos del año 2005 a pesos del año 2006.

(3) Respecto a la disminución en iniciativas de inversión, esta se debe a que no se lograron materializar todos los estudios programados para el año 2006.

Cuadro 3 Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006 a nivel de Subtítulos								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁸ (M\$)	Presupuesto Final ⁹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ¹⁰ (M\$)	Notas
			INGRESOS	422.585	379.806	422.130	-42.324	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.030	1.030	728	302	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Medicas			275	-275	
	99		Otros	1.030	1.030	453	577	
09			APORTE FISCAL	420.010	377.231	419.844	-42.613	
	01		Libre	420.010	377.231	419.844	-42.613	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1.545	1.545	1.558	-13	
	03		Vehículos	1.545	1.545	1.558	-13	
			GASTOS	422.585	434.749	375.619	59.130	
21			GASTOS EN PERSONAL	299.102	311.266	282.187	29.079	(1)
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	54.863	54.863	54.841	22	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	16.120	16.120	16.109	11	
	03		Vehículos	11.742	10.550	10.550		
	04		Mobiliario y Otros	1.030	567	560	7	
	06		Equipos Informáticos		2.900	2.899	1	
	07		Programas Informáticos	3.348	448	446	2	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	51.500	51.500	22.482	29.018	(2)
	01		Estudios Básicos	51.500	51.500	22.482	29.018	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000		1.000	
			RESULTADO		-54.943	46.511		

NOTAS:

(1) La diferencia en gastos en personal del ejecutado versus presupuesto aprobado del año 2006, se debe a que en el año 2006 no se llevaron a cabo todas las reuniones que se tenían consideradas, y por las cuales se pagarían viáticos al exterior.

(2) Otra diferencia importante entre el presupuesto ejecutado y el presupuesto aprobado, la constituye el superávit en materia de estudios básicos. Esto es debido a la no finalización de estudios durante el 2006, pero fueron solicitados los arrastres para culminarlos en el año 2007.

8 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

9 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2006

10 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

- Resultado de la Gestión por Productos Estratégicos

COORDINACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL.

Un indicador que refleja este producto es el denominado N° de reuniones del Consejo de la JAC, que tiene por finalidad medir el nivel de coordinación entre los diferentes organismos que intervienen en el sector aéreo comercial. Durante el 2006 solamente se efectuaron 3 sesiones no alcanzando a cumplirse la meta de 4 sesiones.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2003	2004	2005	2006	META 2006	META 2007
Contar con un sistema aeronáutico con todos sus organismos informados y coordinados para lograr acciones y decisiones coherentes, eficientes y eficaces.	Coordinación del sistema de transporte aéreo nacional	Número de reuniones del Consejo de la Junta Aeronáutica Civil	4	5	3	3	4	6

En el Consejo se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión de transporte aéreo, tratándose temas principalmente relacionados con negociaciones de derechos de tráfico y facilitación aeroportuaria. Lo anterior radica en beneficios para todos los usuarios del sistema de transporte aéreo.

DERECHOS DE TRÁFICO AÉREO COMERCIAL

Durante el año 2006 no se suscribió oficialmente ningún acuerdo de derechos de tráfico, si bien se negoció el texto de un acuerdo aéreo con Jamaica, el que aún no ha sido suscrito.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2003	2004	2005	2006	META 2006	META 2007
Obtener derechos de tráfico aéreo internacional para los operadores aeronáuticos mediante negociaciones bilaterales y promovidas especialmente en los países con los cuales más interesa a Chile generar mayor grado de apertura.	Derechos de tráfico aéreo comercial	Convenios bilaterales y multilaterales suscritos al año	2	2	2	0	1	2

INFORMES ESTADÍSTICOS Y PROYECCIONES DEL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

En este producto ha existido un notable avance en el envío oportuno del informe estadístico a los usuarios permanentes, lo cual se ve reflejado en el siguiente cuadro.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2003	2004	2005	2006	META 2006	META 2007
Obtener derechos de tráfico aéreo internacional para los operadores aeronáuticos mediante negociaciones bilaterales y promovidas especialmente en los países con los cuales más interesa a Chile generar mayor grado de apertura.	Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial	Tiempo promedio de envío de informes estadísticos a usuarios permanentes	37,9	36,3	28,4	28,8	30,0	30,0

Los usuarios son: las líneas aéreas (43), embarcadores de carga (58), organismos gubernamentales (8), organismos internacionales de transporte aéreo (OACI, CLAC) (5), autoridades aeronáuticas extranjeras (60), académicos y prensa en general.

ESTUDIOS E INFORMES ESPECIALIZADOS

Este indicador ha ido bajando en su valor anual, ya que en principio se planteó medir todos los informes que ejecutaba la JAC, pero posteriormente solo se contabilizan aquellos informes especializados que sirven para asesorar a otros organismos y que tienen un carácter muy específico. Su evolución se presenta en el siguiente cuadro.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2004	2005	2006	META 2006	META 2007
Contar con un sistema aeronáutico con todos sus organismos informados y coordinados para lograr acciones y decisiones coherentes, eficientes y eficaces.	Estudios e Informes especializados	Número de Estudios e informes especializados realizados	9	8	10	10	10

Los principales informes especializados se refirieron a: Presentación para la evaluación social ampliación Aeropuerto Internacional de Santiago Fase 1, Sistema de licitación de frecuencias, Estudio sobre automatización de Seguros, La condición de reciprocidad, Política comercial estratégica en el mercado aéreo chileno. Estos estudios se han efectuado con personal interno de la JAC, lo que no ha significado gastos adicionales presupuestarios

Los usuarios de estos informes especializados son líneas aéreas, Consejo de la JAC, organismos gubernamentales y Ministros relacionados con el ámbito aeroportuario.

- **Cumplimiento de Compromisos Institucionales**

- **Informe de Programación Gubernamental**

Objetivo 1: Efectuar un estudio para perfeccionar el control de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie y a pasajeros.

Compromisos por trimestre:

Primer trimestre: Se elaboraron los términos de referencia, y se designó a la persona que debía realizarlo.

Segundo trimestre: Se tomó contacto con las entidades públicas: Dirección General de Aeronáutica Civil, y Superintendencia de Valores y Seguros; y con las entidades privadas: Estudio Jurídico Carvallo y varias compañías de seguros. Se reunieron también todos los antecedentes necesarios para realizar el estudio

Tercer trimestre: Se completó un primer borrador sobre el estudio, el que se distribuyó y socializó con distintos actores, entre los cuales están los miembros del Consejo de la JAC, distintas instituciones aeronáuticas y formalmente se formó una Comisión JAC-DGAC, con una agenda de trabajo elaborada sobre la base de dicho borrador para evaluar el sistema.

Cuarto trimestre: Se entregó un estudio sobre el establecimiento y control de los seguros, que analiza el marco legal en que se desarrolla tanto el establecimiento como el control de los seguros de aviación, los seguros que tradicionalmente se han exigido, sus montos, los límites legales de la responsabilidad civil en el transporte aéreo, el concepto de pasajero, y de terceros, la tripulación, las condiciones generales y particulares de cobertura, las cláusulas de exclusión, el seguro de responsabilidad civil en paralelo con el de accidentes personales, la prueba del seguro, la intervención de la DGAC y las recomendaciones generales.

Objetivo 2: Efectuar un estudio sobre el sistema de asignación de frecuencias.

Compromisos por trimestre:

Primer trimestre: Se elaboraron los términos de referencia del estudio y se designaron a las personas que deben realizarlo

Segundo trimestre: Se reunieron antecedentes sobre los sistemas de asignación de frecuencias en 19 países.

Tercer trimestre: Se completó un primer borrador con las ventajas y desventajas de los distintos sistemas, no obstante, este borrador deberá ser sometido a una revisión crítica. Sin embargo, dado que con fecha 27-9-2006 el tribunal de Defensa de Libre Competencia dictó sentencia en proceso por demanda de Sky en contra de la JAC, y en la que se recomienda específicamente la modificación del Reglamento de Licitación de Frecuencias, y se señalan ventajas y desventajas de los diferentes sistemas de asignación, se deberá evaluar nuevamente el análisis a la luz de los elementos que otorga el fallo. Como se trata de un tema complejo, la sentencia está aún en estudio.

Cuarto trimestre: En cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, se establecerá un procedimiento para cuando haya más de un interesado por las nuevas

frecuencias. Las bases de licitación serán previamente informadas a la Fiscalía Nacional Económica, para que determine los resguardos competitivos necesarios. Esto se detallará en un nuevo reglamento, en el que se incluirán también los criterios a partir de los que la FNE determinará los resguardos competitivos necesarios. El proyecto de nuevo reglamento deberá estar terminado antes de mayo de 2007

Objetivo 3: Realizar un estudio de la política chilena de cielos abiertos con reciprocidad en el transporte aéreo.

Compromisos por trimestre:

Primer trimestre: Se revisó la literatura que existe al respecto al estudio a realizar, se realizó un análisis económico de la actual política de cielos abiertos con reciprocidad. Se elaboraron los términos de referencia del estudio y designaron las personas que deban realizarlo.

Segundo trimestre: Se planteó un modelo de demanda lineal, para calcular el bienestar social de los distintos tipos de políticas a aplicar por la autoridad aeronáutica, donde la exigencia o no de reciprocidad juega un papel importante. También se hace una extensión al modelo planteado para ajustarse más a la realidad, lo cual considera la política de reciprocidad y sus costos, rutas alternativas y períodos punta y fuera de punta. El modelo planteado fue aplicado al caso chileno de acuerdo a la disponibilidad de información, y se finaliza el estudio con las conclusiones. Se está revisando informe final del estudio.

Tercer trimestre: Este estudio concluyó con el informe final. Debido a lo interesante del tema, dicho informe ha sido socializado, difundido y discutido en distintas instancias externas e interna, lo que ha permitido enriquecer dicho estudio y las observaciones serán enviadas al Consultor.

Cuarto trimestre: Este trabajo concluyó con el informe final que recoge las observaciones realizadas en forma interna. El informe fue publicado en la página Web de la Junta de Aeronáutica Civil (www.jac-chile.cl).

- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones ¹¹ Evaluadas¹²

El Servicio no tiene programas evaluados en el período comprendido entre los años 1999 y 2006

¹¹ Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

¹² Los programas a los que se hace mención en este punto corresponden a aquellos evaluados en el marco del Programa de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuestos.

- **Avances en Materias de Gestión Interna**

- **Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión**

Capacitación Se cumplió con la etapa IV cumpliéndose en un 100% el Plan Anual trazado para el año 2006, y también se dio cumplimiento a los indicadores que permiten evaluar su cumplimiento.

Higiene- Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo

El año 2006 de acuerdo a las instrucciones de la Superintendencia de Seguridad Social, la JAC conformó un Comité Voluntario, cumpliendo la etapa IV en un 100%.

Evaluación de Desempeño

Se cumplió con los requisitos técnicos para aprobar la etapa IV, sistema que fue validado por el Servicio Civil.

Oficina de información y reclamos Eximido.

Gobierno electrónico

Se cumplió con la etapa IV poniéndose en práctica diversos proyectos como el mejoramiento del sistema de reclamos a través de la página Web, lo que fue validado por el organismo pertinente.

Planificación y Control de Gestión

Se cumplió con la etapa VI de este sistema elaborando todos los informes que permitían dar cumplimiento a los requisitos técnicos exigidos por la DIPRES.

Auditoria Interna

Sistema fue validado por el CAIGG ya que se cumplió con los requisitos técnicos de las etapas I, II, III y IV.

Gestión Territorial Integrada Eximido.

Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público

Se cumplió con la etapa VI entregándose los informes correspondientes a Chile Compras los que fueron validados por dicha institución.

Administración Financiera Contable

Se dio cumplimiento hasta la etapa VI, dando cumplimiento a los requisitos técnicos estando en producción el SIGFE.

Enfoque de género Eximido.

- **Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo**

El servicio no formula convenio de desempeño colectivo.

- **Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales**

El servicio no incorpora otros incentivos remuneracionales.

- **Otras Materias de Gestión**

Para mejorar la gestión se capacitó durante el año 2006 al 100% de los funcionarios que desempeñan labores en la Junta de Aeronáutica Civil.

Se logró poner en marcha el Sistema de Información para la Gestión Financiera del Estado (SIGFE), que en este momento se encuentra en total explotación. Para lograr esto se perfeccionó a las personas a cargo de este sistema.

Se ha actualizado permanentemente la página web institucional, haciéndola completamente orientada a la transparencia. Esta se mantiene actualizada con información relevante para la industria del transporte aéreo, así como con estudios especializados que han sido realizados o contratados por el servicio.

4. Desafíos 2007

Los logros obtenidos en las principales áreas de trabajo en materia de transporte aéreo nos permiten imponernos nuevos desafíos para el 2007, por eso es importante que el Servicio logre avances en, al menos, los siguientes frentes:

Apertura aerocomercial e integración regional: Profundizar la apertura comercial y la integración internacional focalizada en la región de Latinoamérica, aprovechando la primera Vicepresidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Presidencia del Consejo de Autoridades del Acuerdo de Fortaleza. Desde estas plataformas, Chile podrá promover activa y decididamente la integración regional, la liberalización de los derechos de tráfico, la facilitación del transporte aéreo internacional y la homologación de las normas aeronáuticas. Con tales fines y objetivos, nos proponemos redoblar nuestra participación y colaboración en los Organismos Regionales, la CLAC y el Acuerdo de Fortaleza, y en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Coordinación con otros organismos: La JAC va a mejorar la coordinación, producción de datos y análisis adecuados para el sistema, con el fin de contar con órganos que sean capaces de proyectar con mayor exactitud la demanda, controlar y verificar las condiciones de competitividad del mercado aeronáutico, evitar congestión en los aeropuertos especialmente en los terminales internacionales y tomar decisiones en cuanto a la calidad del servicio.

La coordinación con otros organismos es relevante para mantener un sistema aeronáutico integrado en sus diferentes ámbitos, evitando así la duplicación de esfuerzos con una mejor gestión de los recursos. En este sentido se seguirá trabajando con la Fiscalía Nacional Económica en pro de la competencia en el mercado del transporte aéreo nacional e internacional.

Asimismo, vamos a concretar estudios que midan el impacto socioeconómico del ingreso de nuevas líneas aéreas y levantar información de mayor confiabilidad respecto de las tarifas del mercado del transporte aéreo, a través de encuesta u otro medio de registro fiable.

En ese mismo sentido, la JAC va a proponer modificaciones al reglamento de asignación de frecuencias aéreas internacionales para empresas nacionales, para incorporar factores resguardos competitivos en este mercado que tiene altos grados de concentración, considerando la Sentencia del Tribunal de la Libre Competencia, en la que recomienda efectuar dicho cambio.

En relación con la calidad del servicio del transporte aéreo, la JAC registrará y evaluará la percepción de la calidad del servicio del sistema aeronáutico en los diferentes ámbitos, tanto el funcionamiento de las líneas aéreas, como los servicios públicos que conforman el sistema aeroportuario. Esto es relevante para detectar posibles falencias de los distintos servicios, y de esa forma realizar correcciones para una mejor gestión de los recursos. Así como también informar el nivel de servicio de las diferentes líneas aéreas en cuanto atraso y cancelación de vuelos. En ese marco se inserta el trabajo desarrollado con SERNAC que se continuará

reforzando y que está destinado a orientar a los pasajeros y a velar por sus derechos cuando estos últimos se ven afectados por el mal servicio de las compañías aéreas.

Específicamente, este Servicio se ha planteado evacuar los siguientes estudios para el 2007:

- Medir el impacto socioeconómico del ingreso de una nueva línea aérea en el mercado nacional.
- Levantar información de mayor confiabilidad respecto de las tarifas del mercado del transporte aéreo, a través de encuesta u otro medio de registro fiable.

Facilitación aeroportuaria: Este tema requiere de un monitoreo permanente para evitar futuras aglomeraciones en los aeropuertos. La JAC continuará coordinando a los diferentes organismos que concurren en la facilitación aeroportuaria, concretando la firma de protocolos con cada uno de ellos, donde se comprometen a cumplir con ciertos estándares de servicio en el aeropuerto AMB, en beneficio de los usuarios. En estos protocolos se establecerá el mecanismo de seguimiento a los estándares a través del monitoreo de ciertos indicadores de facilitación. Así mismo, la Junta Aeronáutica Civil desarrollará un modelo de simulación en algunos servicios del aeropuerto AMB, como herramienta de ayuda para una mejor gestión y coordinación.

Seguros de aeronaves: En el marco del perfeccionamiento al sistema de seguros en la mesa de trabajo con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) se implementará un sistema de control y verificación de los seguros de aeronaves que exige automatizar el sistema de comunicaciones y coordinación de los órganos responsables. La JAC va a implementar un sistema de intercambio de información en línea, de manera tal de disponer de la información relevante para la aprobación de los seguros, de manera fidedigna y en tiempo real.

5. Anexos

- Anexo 1: Comportamiento Presupuestario Año 2006
- Anexo 2: Indicadores de Gestión Financiera
- Anexo 3: Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2006
- Anexo 4: Otros Indicadores de Desempeño
- Anexo 5: Programación Gubernamental
- Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Anexo 7: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2006
- Anexo 8: Transferencias Corrientes
- Anexo 9: Iniciativas de Inversión
- Anexo 10: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos
- Anexo 11: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
- Anexo 12: Proyectos de Ley

• **Anexo 1: Comportamiento Presupuestario Año 2006**

Cuadro 4								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹³ (M\$)	Presupuesto Final ¹⁴ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ¹⁵ (M\$)	Notas
			INGRESOS	422.585	379.806	422.130	-42.324	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.030	1.030	728	302	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Medicas			275	-275	
	99		Otros	1.030	1.030	453	577	
09			APORTE FISCAL	420.010	377.231	419.844	-42.613	
	01		Libre	420.010	377.231	419.844	-42.613	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1.545	1.545	1.558	-13	
	03		Vehículos	1.545	1.545	1.558	-13	
			GASTOS	422.585	434.749	375.619	59.130	
21			GASTOS EN PERSONAL	299.102	311.266	282.187	29.079	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	54.863	54.863	54.841	22	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	16.120	16.120	16.109	11	
	03		Vehículos	11.742	10.550	10.550		
	04		Mobiliario y Otros	1.030	567	560	7	
	06		Equipos Informáticos		2.900	2.899	1	
	07		Programas Informáticos	3.348	448	446	2	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	51.500	51.500	22.482	29.018	
	01		Estudios Básicos	51.500	51.500	22.482	29.018	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000		1.000	
			RESULTADO		-54.943	46.511		

13 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

14 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2006

15 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

• Anexo 2: Indicadores de Gestión Financiera

Cuadro 5 Indicadores de Gestión Financiera								
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ¹⁶			Avance ¹⁷ 2006/ 2005	Notas	
			2004	2005	2006			
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	[N° total de decretos modificatorios - N° de decretos originados en leyes ¹⁸ / N° total de decretos modificatorios]*100		0	0	66.67			
Promedio del gasto de operación por funcionario	[Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22) / Dotación efectiva ¹⁹]		19.680	22.257	22.469	100.95		
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 24 sobre el gasto de operación	[Gasto en Programas del subt. 24 ²⁰ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)]*100	No Hay	No Hay	No Hay	No Hay	No Hay	No Hay	
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	[Gasto en estudios y proyectos de inversión ²¹ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)]*100		22.48	11.47	6.67	58.15		

16 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,0655 para 2004 a 2006 y de 1,0339 para 2005 a 2006.

17 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

18 Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

19 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

20 Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

21 Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Iniciativas de Inversión".

• **Anexo 3: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2006**

Cuadro 6 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2006										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2006	Cumple SI/NO ²²	% Cumplimiento ²³	Notas
				2004	2005	2006				
Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial.	Tiempo promedio de envío de informes estadísticos estándar a usuarios permanentes	(Suma de los días transcurridos entre el fin de mes y la fecha de envío de los informes a los usuarios/12)		36,3	28,5	28,8	30,0	Si	104	
Derechos de tráfico aéreo comercial.	Enfoque de Género: No Índice de participación en reuniones de organismos internacionales de transporte aéreo	(Número total de reuniones asistidas/Número total de reuniones realizadas)*100		100	100	100	100	Si	100	
Derechos de tráfico aéreo comercial.	Enfoque de Género: No Tasa de variación anual del tráfico de pasajeros nacionales e internacionales	((Tráfico de pasajeros nacionales e internacionales año t/Tráfico de pasajeros nacionales e internacionales año t-1)-1)*100	%	5,4 6663338,0	8,3 7214554,0	4,6 7553762,0	3,0 6904385,0	Si	153	(1)

Porcentaje global de cumplimiento: 100%

Notas:

(1) El tráfico aéreo de pasajeros se incrementó más de lo proyectado, debido a una mayor demanda que la esperada. Provocada por la entrada de nuevos operadores con tarifas promocionales.

22 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2006 es igual o superior a un 95% de la meta.

23 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2006 en relación a la meta 2006.

• Anexo 4: Programación Gubernamental

Cuadro 7 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2006			
Objetivo ²⁴	Producto ²⁵	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ²⁶
Efectuar un estudio para perfeccionar el control de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie y a pasajeros.	Resultado del estudio	Estudios e informes especializados	1º Trimestre: CUMPLIDO 
			2º Trimestre: CUMPLIDO 
			3º Trimestre: CUMPLIDO 
			4º Trimestre: CUMPLIDO 
Efectuar un estudio sobre el sistema de asignación de frecuencias.	Resultado del estudio	Estudios e informes especializados	1º Trimestre: CUMPLIDO 
			2º Trimestre: CUMPLIDO 
			3º Trimestre: CUMPLIDO 
			4º Trimestre: CUMPLIDO 
Realizar un estudio de la política chilena de cielos abiertos con reciprocidad en el transporte aéreo.	Resultado del estudio	Estudios e informes especializados	1º Trimestre: CUMPLIDO 
			2º Trimestre: CUMPLIDO 
			3º Trimestre: CUMPLIDO 
			4º Trimestre: CUMPLIDO 

24 Corresponden a actividades específicas a desarrollar en un período de tiempo preciso.

25 Corresponden a los resultados concretos que se espera lograr con la acción programada durante el año.

26 Corresponde a la evaluación realizada por la Secretaría General de la Presidencia.

- Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2006**

Cuadro 8 Cumplimiento PMG 2006												
Áreas de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión								Prioridad	Ponderador	Cumple
		Etapas de Desarrollo o Estados de Avance										
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII			
Recursos Humanos	Capacitación				O					ALTA	20%	P
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				O					MEDIA-NA	10%	P
	Evaluación de Desempeño				O					MEDIA-NA	10%	P
Calidad de Atención a Usuarios	Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias, OIRS											
	Gobierno Electrónico				O					MENOR	5%	P
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión								O	ALTA	20%	P
	Auditoría Interna				O					MEDIA-NA	10%	P
	Gestión Territorial Integrada											
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público								O	ALTA	20%	P
	Administración Financiero-Contable								O	MENOR	5%	P
Enfoque de Género	Enfoque de Género											

Porcentaje Total de Cumplimiento: 100%

Sistemas Eximidos / Modificados

Sistemas	Justificación
Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo	Se modifica: El servicio no constituirá Comité Paritario debido a que el número de funcionarios es inferior al establecido por la norma, por lo que cumplirá el sistema participando en el Comité de otra institución, o conformando un Comité voluntario
Sistema Integral de Atención a Cliente(a)s, Usuario(a)s y Beneficiario(a)s	Se excluye: El Servicio no atiende usuarios finales
Auditoria Interna	Se modifica: Cumplirá la función de auditoria sin constituir la unidad
Enfoque de Género	Se excluye: El servicio no cuenta con productos estratégicos en los que sea aplicable el enfoque de género.
Gestión Territorial	Se excluye: El servicio no cuenta con Definiciones Estratégicas que les permitan aplicar la perspectiva territorial integrada.

Cuadro 9 Cumplimiento PMG años 2003 – 2005			
	2003	2004	2005
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	100%	95%	95%

• Anexo 6: Iniciativas de Inversión²⁷

- 1. Nombre:** Análisis Impacto Socio-Económico respecto del Ingreso de Líneas aéreas al Mercado Doméstico
Tipo de Iniciativa: Estudio
Objetivo: Analizar el impacto de la entrada de nuevos operadores al mercado aéreo, y como las firmas establecidas o incumbentes reaccionan estratégicamente ante la entrada de un nuevo competidor, identificando los diversos efectos en la competitividad del mercado.
Beneficiarios: Usuarios del Transporte Aéreo
- 2. Nombre:** Análisis Modelo de Cuantificación de los Efectos de Acuerdos Comerciales Aéreos en Chile
Tipo de Iniciativa: Estudio
Objetivo: Desarrollar un modelo de simulación que permita replicar la situación actual de los procesos que debe cumplir los pasajeros en los aeropuertos mencionados, tanto en su embarque como desembarque, y posteriormente evaluar los beneficios en ahorro de tiempo producto de modificaciones al interior del sistema, para lo cual el modelo deberá ser parametrizado en sus principales variables explicativas.
Beneficiarios: Usuarios del Transporte Aéreo

Cuadro 10
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2006

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁸	Ejecución Acumulada al año 2006 ²⁹	% Avance al Año 2006	Presupuesto Final Año 2006 ³⁰	Ejecución Año 2006 ³¹	% Ejecución Año 2006	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Análisis Impacto Socio-Económico respecto del Ingreso de Líneas aéreas al Mercado Doméstico	25.381	8.883	40%	25.381	8.883	40%	16.498	
Análisis Modelo de Cuantificación de los Efectos de Acuerdos Comerciales Aéreos en Chile	20.000	8.000	40%	20.000	8.000	40%	12.000	

27 Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto

28 Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.

29 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2006.

30 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2006.

31 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2006.

• Anexo 7: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 11 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³²		Avance ³³	Notas
		2005	2006		
Días No Trabajados	(N° de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año t/12)/ Dotación Efectiva año t	2.17	0.91	2.38	D
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.					
Razón o Tasa de Rotación de Personal	(N° de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t/ Dotación Efectiva año t) *100	6.67	6.67	100	
Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.					
Movimientos de Personal					
Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0.00	0.00	--	
• Funcionarios fallecidos	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0.00	0.00	--	
• Retiros voluntarios	(N° de retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	6.67	0.00	--	
• Otros	(N° de otros retiros año t/ Dotación efectiva año t)*100	0.00	6.67	0	A
• Tasa de recuperación de funcionarios	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t)	0.00	3.00	0	
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	(N° de Funcionarios Ascendidos y promovidos) / (N° de funcionarios de la Planta Efectiva)*100	0.00	0.00	--	
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	(N° de funcionarios recontractados en grado superior, año t)/(Contrata Efectiva año t)*100	0.00	66.7	0	A

Cuadro 11
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³²		Avance ³³	Notas
		2005	2006		
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal	(N° funcionarios Capacitados año t/ Dotación efectiva año t)*100	100	100	0	
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.					
Porcentaje de becas ³⁴ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	N° de becas otorgadas año t/ Dotación efectiva año t) *100	0	0	--	
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	(N° de horas contratadas para Capacitación año t /N° de funcionarios capacitados año t)	51.7	45.9	112.6	
Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	(N° de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t/12)/ Dotación efectiva año t	12.27	13.13	93.5	D
Evaluación del Desempeño ³⁵	Lista 1 % de Funcionarios	100	87.5	N/A ³⁶	
	Lista 2 % de Funcionarios	0	12.5	N/A	
	Lista 3 % de Funcionarios	--	--		
	Lista 4 % de Funcionarios	--	--		
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.					

32 La información corresponde al período Enero 2005 - Diciembre 2005 y Enero 2006 - Diciembre 2006.

33 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, previamente, determinar el sentido de los indicadores en ascendente o descendente. El indicador es ascendente cuando mejora la gestión a medida que el valor del indicador aumenta y es descendente cuando mejora el desempeño a medida que el valor del indicador disminuye.

34 Considera las becas para estudios de pregrado, postgrado y/u otras especialidades.

35 Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.

36 N/A : No hay avance

- **Anexo 8: Proyectos de Ley**

El Servicio tiene solo un proyecto de ley en trámite en el Congreso Nacional al 31 de Diciembre de 2006. Sin embargo, existen otros proyectos de ley que están íntimamente relacionados a su quehacer y que es conveniente mencionar:

Convenios de Transporte Aéreo

Todos los convenios de transporte aéreo obedecen a la política aerocomercial que sigue nuestro país, de conseguir mayor apertura de los cielos de los demás países y lograr el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la menor intervención de la autoridad. Los beneficiarios directos de estas iniciativas son los usuarios del transporte aéreo, tanto en carga como en pasajeros, debido al aumento de la competencia y las aerolíneas chilenas, debido a la ampliación de sus oportunidades de expansión.

El trámite legislativo de los Convenios de Transporte Aéreo con Guatemala, Luxemburgo y Bélgica fue completado durante el año 2006 y pronto ingresará a trámite legislativo el Convenio con Jamaica, negociado también el año 2006.

Proyecto de Ley que aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre Chile y Paraguay

Boletín N° 4285-10

Fecha de ingreso: 4 de Julio de 2006

Iniciativa: Mensaje. Se encuentra en segundo trámite constitucional, sin urgencia.

Este proyecto aprueba el Convenio de Transporte Aéreo entre Chile y Paraguay, suscrito en Santiago, el 5 de mayo de 2005. El Convenio es de cielos abiertos totales y fiel reflejo de la política de apertura que promueve nuestro país en la región.

Proyecto de Ley que modifica el Decreto Ley N° 2.564, de 1974, sobre Aviación Comercial

Boletín N° 3316-15

Fecha de ingreso: 13 de Agosto de 2003

Iniciativa: De los Senadores Flores, Orpis y Zaldivar y está siendo tramitado sin urgencia.

Este proyecto suprime la atribución de la JAC para exigir reciprocidad a aerolíneas extranjeras que deseen operar cabotaje en las zonas extremas. Si bien, la JAC ve con buenos ojos el ingreso de aerolíneas extranjeras al mercado doméstico chileno, sostiene que esto debe hacerse por medio de la negociación de convenios de cielos abiertos. De no ser así, el país pierde la capacidad de conseguir mayor apertura con otros países. Adicionalmente, al modificar las atribuciones de un servicio público, según la Constitución, el proyecto debió haber sido originado por el Ejecutivo y no por el Congreso.

Proyecto de Ley que modifica varias normas del Código Aeronáutico

Boletín N° 4595-15

Fecha de ingreso: 4 de Octubre de 2006

Iniciativa: El proyecto es iniciativa del Senador Pedro Muñoz Aburto.

Este proyecto pretende modificar varias normas del Código Aeronáutico con el objeto de proteger en mejor forma los derechos de los pasajeros y usuarios del transporte aéreo. Entre sus fundamentos está la posición dominante de un operador aéreo en el mercado nacional, las tarifas consideradas altas, las suspensiones y

retardos de los vuelos, la falta de información y una legislación considerada débil en materia de derechos de los usuarios del transporte aéreo. La JAC estima que para mejor proteger los derechos de los usuarios del transporte aéreo se requeriría, además de reforzar algunas normas, mejorar y ampliar las atribuciones de la JAC.

Proyecto de Ley que incorpora un nuevo Artículo al Código Aeronáutico.

Boletín N° 4764-15

Fecha de ingreso: 20 de Diciembre de 2006

Iniciativa: El proyecto es iniciativa del Senador Guillermo Vásquez Ubeda.

Este proyecto pretende incorporar un nuevo artículo 133 bis a la Ley N° 18.296, que aprobó el Código Aeronáutico, con el objeto de exigir a las líneas aéreas la contratación de un seguro flotante colectivo de responsabilidad civil, que cubra íntegramente el siniestro de suspensión transitoria o permanente de las operaciones de una compañía aérea. No es claro que el mercado de seguros esté en condiciones de ofrecer un seguro de esas características. Podría, además, restar competitividad a las compañías aéreas chilenas y extranjeras que operen a Chile, si no es debidamente acotado