



Cuestión 4

Orden del Día:

Desarrollos sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional

4.1 Desarrollos del Sistema de la Seguridad Operacional

EXAMEN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

(Nota presentada por la Secretaria)

RESUMEN

La Secretaría invita a la Reunión y a los Honorables Directores Generales Aeronáutica Civil de Centroamérica a revisar los resultados del Grupo de Trabajo sobre Objetivos Estratégicos y recomienda revisar los objetivos estratégicos y las estrategias de apoyo a fin de reflejar un enfoque más simplificado y centrado para la OACI durante el periodo 2008–2012. El grupo de trabajo recomienda que el Consejo apruebe las modificaciones a los Objetivos estratégicos y estrategias de apoyo como figuran en el **Apéndice C** de la presente nota de información. El Grupo también propone aplicaciones adicionales para los Objetivos estratégicos

Asimismo, el grupo recomienda varios indicadores de alto nivel para evaluar el sector de la aviación civil. Éstos figuran en el **Apéndice D**.

REFERENCIAS

C-WP/12513
C-DEC 178/14
C-DEC 176/11

En esta nota de estudio se establecen los Objetivos estratégicos y las estrategias de apoyo.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Consejo decidió remitir el Examen de los Objetivos estratégicos al Grupo de trabajo del Consejo sobre objetivos estratégicos para que lo examinara e informara al Consejo oportunamente. El Grupo de trabajo sobre objetivos estratégicos se reunió el 20, 21 de octubre, 23 de noviembre, 20 de diciembre de 2006 y 9 de enero de 2007 en reuniones oficiosas. El grupo de trabajo consideró la necesidad de revisar los actuales Objetivos estratégicos, la posible creación de un nuevo Objetivo estratégico “Excelencia operacional”, así como el aporte de los Estados en respuesta al cuestionario/encuesta sobre los Objetivos estratégicos.

1.2 El grupo convino en que era necesario mantener los Objetivos estratégicos actualizados debido a las cambiantes circunstancias tales como la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA) que se había celebrado en marzo de 2006 y consideró que los Objetivos estratégicos podían perfeccionarse y mejorarse continuamente, según fuese necesario. Los miembros del grupo consideraron que los elementos clave del marco establecido por la Conferencia DGCA eran a) auditoría y seguimiento para alentar la resolución de deficiencias; b) intercambio de datos entre Estados para aumentar la transparencia y armonizar la evolución de las normas y métodos recomendados (SARPS); c) coordinación de los diversos tipos de asistencia a los Estados para remediar las deficiencias detectadas; d) gestión para velar por la transparencia en el intercambio de información y la instrucción, según sea necesario; e) otras medidas de fomento [incluidas las contempladas en el Artículo 54 j) del Convenio, según sea necesario].

1.3 El grupo de trabajo señaló que el Consejo había aprobado los Objetivos estratégicos aproximadamente dos años atrás después de realizar un examen minucioso y había decidido permitir que los Estados contratantes tuviesen la oportunidad de proporcionar su aporte en el proceso mediante una encuesta. La encuesta se había llevado a cabo inicialmente de forma oficiosa durante la Conferencia DGCA celebrada en marzo de 2006 en Montreal. Posteriormente, se había llevado a cabo una encuesta oficial durante el verano. Una vez que se recibieron las respuestas a la encuesta (véase el **Apéndice A** que contiene un análisis de los resultados del cuestionario) y con el aporte adicional de la Secretaría sobre los indicadores de alto nivel propuestos, el grupo de trabajo llevó a cabo su examen.

2. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES CLAVE

2.1 Resultados de la encuesta

2.2 El grupo consideró que los resultados de la encuesta eran útiles y alentadores para la Organización. El grupo de trabajo tomó nota del índice relativamente elevado de participación en la encuesta y del alto grado de satisfacción y aceptación de la labor de la Organización sobre los Objetivos estratégicos. Casi todos los Estados que habían respondido a la encuesta consideraban que los Objetivos estratégicos aprobados eran claros. El grupo también tomó nota de que prácticamente todos los Estados que habían respondido a la encuesta se mostraban a favor de los Objetivos estratégicos y de las actividades clave tal como habían sido aprobados por el Consejo. Sin embargo, algunos Estados añadieron que los Objetivos estratégicos y las actividades clave podían simplificarse aún más.

2.3 El grupo de trabajo señaló un aspecto de la encuesta que requería que se tomaran medidas y se relacionaba con la necesidad de dar a conocer mejor los Objetivos estratégicos. A este respecto, el grupo analizó los métodos que podrían utilizarse para reforzar este conocimiento. El grupo convino en que la promoción interna y externa de los Objetivos estratégicos debería formar parte integral de la estrategia de comunicaciones de la OACI. Los miembros del grupo también consideraron diversas opciones para promover los Objetivos estratégicos tales como mejoras adicionales en el formato del Informe anual del Consejo, y mayor énfasis de los Objetivos estratégicos en los sitios web de la OACI, las comunicaciones a los Estados, los comunicados de prensa y otras formas de comunicación con los Estados contratantes.

2.4 Indicadores de alto nivel

2.5 El grupo analizó el aporte de los Estados contratantes y de la Secretaría sobre los indicadores de alto nivel. El grupo tomó nota de que los indicadores de alto nivel eran útiles para ayudar al Consejo a determinar el progreso general hacia el logro de los Objetivos estratégicos de la Organización. El grupo examinó varios indicadores de alto nivel y analizó posibles métricas que podrían ayudar a evaluar el sector de la aviación civil.

2.6 Una de las consideraciones clave al establecer un objetivo es determinar si es mensurable. El grupo señaló que habían varios buenos indicadores para la mayoría de los objetivos estratégicos, que, cuando se analizaban en conjunto, proporcionaban una valiosa visión general con respecto a cada Objetivo estratégico. No obstante, para dos de los Objetivos estratégicos, Continuidad e Imperio de la ley, el grupo no pudo determinar ningún indicador significativo para el cual se dispusiera o se pudiera disponer de datos fácilmente.

2.7 Después de considerables deliberaciones, el grupo recomendó los indicadores de alto nivel que figuran en el Apéndice D de la presente nota de estudio. Al final de dicho apéndice figuran algunos indicadores para los cuales no se dispone de datos actualmente o que podrían requerir una recopilación de datos especial a fin de obtener datos o líneas de tendencia significativas. El grupo consideró que estos indicadores eran valiosos y recomienda que se recopilen datos para éstos a fin de que puedan utilizarse.

2.8 Examen de los Objetivos estratégicos

2.9 Al reflexionar sobre la encuesta, los indicadores y la experiencia con los Objetivos estratégicos en los dos últimos años, los miembros del grupo de trabajo consideraron que las actividades enumeradas bajo ciertos Objetivos se presentaban de forma muy complicada o detallada. Los miembros del grupo consideraron que los Objetivos deberían ser de más fácil comprensión y centrarse mejor en la audiencia a la que estaban destinados, es decir, los encargados de tomar decisiones políticas en los gobiernos de los Estados contratantes y el público en general.

2.10 Los miembros del grupo tenían conocimiento de que la presentación del presupuesto por programas estaba prevista para principios de 2007 y que su preparación estaba en estado avanzado. Por consiguiente, los miembros concluyeron que sería preferible perfeccionar los Objetivos estratégicos, en lugar de efectuar cambios de fondo más radicales. Los miembros del grupo decidieron que la revisión debería centrarse en una simplificación y reordenamiento de los Objetivos existentes. Los miembros del grupo consideraron que toda propuesta de cambio debería indicarse claramente, comparándola con la versión actual de los Objetivos estratégicos para ayudar a la Secretaría en la preparación del presupuesto basado en los resultados, que emplea los Objetivos estratégicos. Este cuadro comparativo se presenta en el **Apéndice B**.

2.11 El grupo de trabajo también consideró la posible fusión de algunos Objetivos estratégicos y actividades clave. Bajo el objetivo estratégico: Continuidad, figuran unas pocas actividades clave y el grupo estimó que las mismas están estrechamente relacionadas con el Objetivo estratégico: Eficiencia. Tras un examen ulterior, el grupo consideró que estos dos Objetivos estratégicos podrían simplificarse fusionándolos bajo un solo encabezamiento con algunas modificaciones en el número global de medidas incluidas inicialmente en cada uno de los Objetivos. El grupo de trabajo también consideró la necesidad de utilizar un lenguaje preciso en relación con las actividades económicas, la liberalización y la producción de importantes textos de orientación de la OACI sobre fusiones, adquisiciones y compartición de códigos. El grupo de trabajo recomendó que el nuevo Objetivo estratégico se denominara “D: Eficiencia y desarrollo – Mejorar la eficiencia y desarrollo económico de las operaciones de la aviación”. Asimismo se señaló que en las actividades clave en el marco de la Seguridad de la aviación debería hacerse una referencia específica a la facilitación. Estos elementos se han incorporado en los cambios propuestos a los Objetivos estratégicos.

2.12 En relación con el Objetivo estratégico: Imperio de la ley, los miembros del grupo de trabajo consideraron que gran parte de la labor en el campo jurídico se relacionaba con el apoyo a los demás Objetivos estratégicos. Por ejemplo, el trabajo sobre el Convenio de Montreal se relacionaba con el Objetivo estratégico D: Eficiencia. El grupo señaló que el “Imperio de la ley” podía ser considerado ya sea como una estrategia de apoyo aparte o permanecer como un Objetivo estratégico. Sin embargo, como no le fue posible determinar ningún medio significativo de medir la labor de la Organización en este campo, el grupo consideró que lo mejor era tratar el Imperio de la ley como una estrategia de apoyo identificada separadamente. A este respecto, el grupo consideró que se recalcaría la importante función del Imperio de la ley en apoyar los otros cuatro Objetivos estratégicos.

2.13 El grupo de trabajo también consideró las estrategias de implantación básicas como habían sido aprobadas inicialmente. El grupo adoptó la propuesta de la Secretaría de agruparlas como subcategorías bajo el encabezamiento general “Excelencia operacional”. El segundo encabezamiento sería “Imperio de la ley”. Las actividades bajo “Excelencia operacional” e “Imperio de la ley” figuran en los Apéndices B y C bajo el título revisado **Estrategias de apoyo**. El grupo consideró que estas modificaciones se relacionaban principalmente con cuestiones de simplificación y formato. Quedó entendido que la Secretaría podría incorporar estos cambios propuestos en el 181º período de sesiones en la labor relacionada con el presupuesto por programas.

2.14 En resumen, el grupo de trabajo recomienda: a) la fusión de dos Objetivos estratégicos (por ende habrían 4 en lugar de 6 Objetivos estratégicos) y b) la propuesta de que se creen dos Estrategias de apoyo denominadas “Excelencia operacional” e “Imperio de la ley”. En el Apéndice B se presenta un cuadro que comprende los actuales 6 Objetivos estratégicos y las Estrategias de apoyo en su totalidad comparándolos con los 4 Objetivos estratégicos y estrategias de apoyo presupuesto. El **Apéndice C** contiene los Objetivos estratégicos y estrategias de apoyo propuestos. Este apéndice también comprende la Declaración de visión y de misión refundida que fue aprobada previamente por el Consejo.

2.15 Con respecto a los cambios que se propusieron en las actividades clave (medidas) bajo los Objetivos estratégicos: Seguridad operacional y Seguridad de la aviación, el grupo consideró que los cambios propuestos tendían a centrarse en los procesos internos o terminología especializada tal como “Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)” que no proporcionaban suficiente información descriptiva para muchas partes interesadas, p. ej., los Estados contratantes. El grupo consideró que limitarse a utilizar el nombre de una herramienta como SMS no era tan eficaz para las partes interesadas como describir lo que podía lograrse mediante la utilización de la herramienta. Por ejemplo, en lugar de utilizar el título “Sistema de gestión de la seguridad operacional” o “Estrategia unificada”, sería más eficaz para las partes interesadas que se describiera en efecto lo que debía hacerse. El texto revisado de las medidas bajo los Objetivos estratégicos propuestos refleja este enfoque descriptivo.

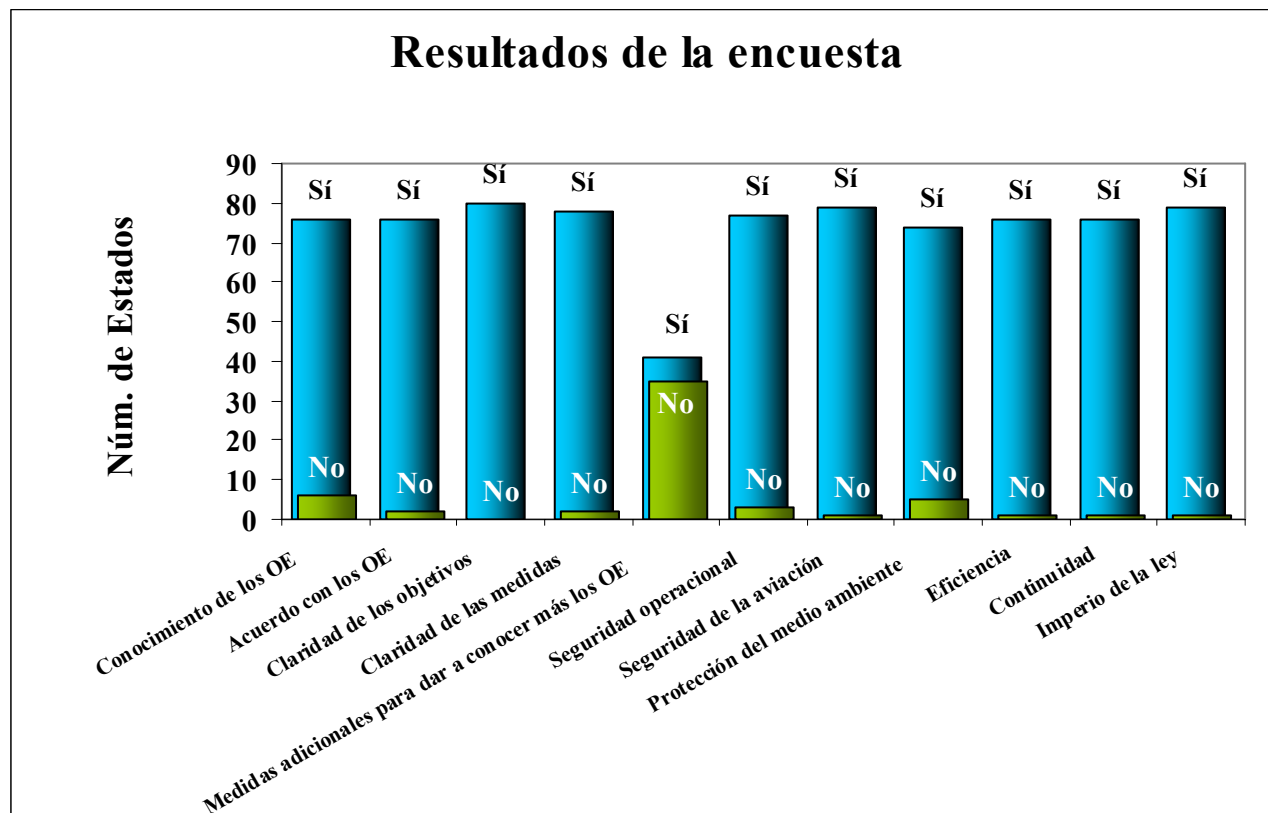
3. **Acción sugerida.**

3.1 Se invita a la reunión y los Honorables Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centro América y Panamá a que;

- a) tomen nota sobre el estado de los *Objetivos estratégicos de la OACI para 2007-2012* como figuran en el Apéndice C de la presente nota de información;
- b) estudiar los indicadores de alto nivel, como figuran en el Apéndice D de la presente nota de información para ayudar al Consejo a evaluar el sector de la aviación civil;

- c) pedir al Secretario General que calcule y genere los indicadores de alto nivel (cuando se dispone de datos) e informe al Consejo sobre los resultados en los últimos 10 años en el 181º período de sesiones;
- d) convenir en revisar los Objetivos estratégicos nuevamente antes de finalizar 2008 teniendo en cuenta lo siguiente:
 - i) un análisis formal más a fondo de los puntos fuertes, puntos débiles, oportunidades y amenazas relacionadas con la aviación civil internacional y la Organización, utilizando los indicadores de alto nivel; y
 - ii) los resultados de una segunda encuesta de los Estados contratantes para obtener sus comentarios sobre los Objetivos estratégicos, su orden de prioridad y los indicadores de alto nivel;
- e) determinar mejoras ulteriores a los futuros Informes anuales del Consejo para indicar el progreso logrado por la Organización hacia el logro de los Objetivos estratégicos utilizando los indicadores de alto nivel;
- f) determinar que:
 - i) la promoción interna y externa de los objetivos estratégicos debería formar parte integral de la estrategia de comunicaciones de la Organización, con particular énfasis en sus comunicados de prensa y sitios web;
 - ii) en las comunicaciones a los Estados y otras formas de comunicaciones con los Estados contratantes figure una referencia al (a los) Objetivo(s) estratégico(s); y
 - iii) los Objetivos estratégicos continúen utilizándose para orientar la intensidad de la interacción de la Organización con otras organizaciones internacionales y partes externas.

APÉNDICE A



ANÁLISIS DEL CUESTIONARIO SOBRE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI

A. Introducción

Este cuestionario ha sido elaborado para recabar los puntos de vista de los Estados contratantes sobre los Objetivos estratégicos de la OACI y el orden de prioridad de los mismos. Los resultados de la encuesta se describen a continuación:

B. Información general sobre los Objetivos estratégicos de la OACI para 2005-2010

1. ¿Sabe su Estado que la OACI ha establecido Objetivos estratégicos para 2005-2010?

77 Estados indicaron que tenían conocimiento; 6 Estados indicaron que no tenían conocimiento.

2. ¿Considera su Estado que es apropiada la Declaración de visión y misión que figura al principio de los Objetivos estratégicos?

37 Estados indicaron estar totalmente de acuerdo; 40 Estados indicaron estar de acuerdo; sólo 2 Estados indicaron estar indecisos o en desacuerdo.

3. ¿Encuentra, en general, que los Objetivos estratégicos son claros y fáciles de comprender?

81 Estados indicaron que los Objetivos estratégicos eran claros y fáciles de comprender.

4. ¿Encuentra, en general, que las medidas son claras y fáciles de comprender? (a saber, la lista que figura después de cada Objetivo estratégico).

79 Estados indicaron que las medidas eran claras y fáciles de comprender.

5. ¿Cree que la OACI debería tomar medidas adicionales para dar a conocer más sus Objetivos estratégicos?

41 Estados indicaron que la OACI debería tomar medidas adicionales para dar a conocer más sus Objetivos estratégicos mientras que 36 indicaron que no era necesario.

C. Puntos de vista de los Estados sobre cada Objetivo estratégico

6. ***Objetivo estratégico A: Seguridad operacional***

78 Estados indicaron estar de acuerdo con las nueve medidas para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.

7. ***Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación***

80 Estados indicaron estar de acuerdo con las ocho medidas para mejorar la protección de la aviación civil mundial.

8. ***Objetivo estratégico C: Protección del medio ambiente***

75 Estados indicaron estar de acuerdo con las dos medidas enumeradas para minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial, a saber, el ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores.

9. ***Objetivo estratégico D: Eficiencia***

77 Estados indicaron estar de acuerdo con las cuatro medidas enumeradas para mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación civil resolviendo los problemas que limitan el desarrollo eficiente de la aviación civil mundial.

10. ***Objetivo estratégico E: Continuidad***

77 Estados indicaron estar de acuerdo con las tres medidas enumeradas para identificar y manejar las amenazas para la continuidad de la navegación aérea.

11. ***Objetivo estratégico F: Imperio de la ley***

80 Estados indicaron estar de acuerdo con las cinco medidas enumeradas para elaborar y mantener actualizado el derecho aeronáutico internacional a la luz de las necesidades cambiantes de la comunidad de la aviación civil internacional.

12. ***Estrategias de implantación básicas***

62 Estados indicaron no tener comentarios adicionales en relación con las nueve estrategias de implantación básicas.

APÉNDICE B

Objetivos estratégicos

Los cuatro Objetivos estratégicos responden a la pregunta: “¿Qué hace la OACI?” Los objetivos estratégicos establecen las prioridades de la OACI a mediano plazo

Objetivo estratégico A: Seguridad operacional — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*

Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

1. Identificar y vigilar los tipos actuales de riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y elaborar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para los riesgos emergentes.
2. Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.
3. Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.
4. Preparar planes correctivos mundiales que apunten a las causas originarias de las deficiencias.
5. Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.
6. Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.
7. Promover la resolución oportuna de los problemas críticos para la seguridad operacional observados por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).
8. Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.

Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación — *Mejorar la protección de la aviación civil mundial*

Mejorar la protección de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

1. Identificar y vigilar los tipos actuales de amenazas a la seguridad de la aviación y preparar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para las amenazas emergentes.
2. Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.
3. Realizar auditorías de la seguridad de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.
4. Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para mejorar la protección de los viajeros a escala mundial, promoviendo al mismo tiempo procedimientos eficientes para el cruce de fronteras.
5. Elaborar y mantener actualizados los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación y la instrucción-e.
6. Fomentar el intercambio de informaciones entre los Estados para promover la confianza mutua entre los Estados respecto del nivel de seguridad de la aviación.
7. Ayudar a los Estados en la capacitación de todas las categorías de personal a cargo de la aplicación de las medidas y estrategias de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la certificación de ese personal.

Objetivos estratégico A: Seguridad operacional – *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*

Mejorar la seguridad operacional mediante las siguientes medidas:

1. Supervisar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad operacional de la aviación civil mediante auditorías y procesos de planificación regional.
2. Compartir información sobre las deficiencias y otras cuestiones críticas en materia de seguridad operacional detectadas mediante las auditorías y los procesos de planificación regional.
3. Proporcionar asistencia y promover la cooperación entre Estados y otros donantes para resolver las deficiencias detectadas y los problemas críticos para la seguridad operacional.
4. Supervisar los riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y responder con normas prácticas y orientaciones apropiadas que estén dirigidas a las causas subyacentes y riesgos inaceptables.
5. Incorporar principios de seguridad operacional en los sistemas de gestión de todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional.

Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación — *Mejorar la protección de la aviación civil mundial*

Mejorar la protección de la aviación mundial mediante las siguientes medidas:

1. Vigilar las amenazas a la seguridad de la aviación civil y responder con normas prácticas y orientaciones apropiadas que estén dirigidas a las causas subyacentes y amenazas inaceptables.
2. Supervisar el cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación y facilitación de la aviación civil internacional mediante auditorías.
3. Fomentar el intercambio de información sobre amenazas emergentes y deficiencias detectadas mediante las auditorías.
4. Proporcionar asistencia y promover la cooperación entre los Estados y otros donantes para resolver las deficiencias detectadas.

Objetivo estratégico C: Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente

Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial, particularmente el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, mediante las siguientes medidas:

1. Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para:
 - limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves;
 - limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local; y
 - limitar o reducir las repercusiones de los gases con efecto de invernadero en el clima mundial.
2. Cooperar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático mundial.

Objetivo estratégico C: Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente

Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial, particularmente el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, mediante las siguientes medidas:

1. Proporcionar medidas para:
 - a. Limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves
 - b. Limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local
 - c. Limitar o reducir las repercusiones de los gases de efecto de invernadero en el clima mundial
2. Trabajar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación civil al cambio climático mundial.

Objetivo estratégico D: Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación

Aumentar la eficiencia de las operaciones de la aviación resolviendo los problemas que limitan el desarrollo eficiente de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

1. Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías), y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.
2. Estudiar las tendencias, coordinar la planificación y elaborar orientaciones para los Estados que coadyuven al desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.
3. Elaborar orientación, facilitar y ayudar a los Estados en el proceso de liberalización de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, con las debidas salvaguardias.
4. Ayudar a los Estados a mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación mediante los programas de cooperación técnica.

Objetivo estratégico D: Eficiencia y desarrollo— Mejorar la eficiencia y desarrollo de las operaciones de la aviación

Aumentar la eficiencia y el desarrollo de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

1. Administrar planes de navegación aérea en todas las regiones del mundo.
2. Optimizar la utilización de las tecnologías existentes y emergentes para ayudar a los Estados a mejorar la eficiencia de sus operaciones de aviación civil.
3. Proporcionar orientación a los Estados para apoyar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.
4. Ayudar a los Estados con la reglamentación económica eficiente de los transportistas aéreos, aeropuertos y servicios de navegación aérea y la liberalización del transporte aéreo internacional.
5. Mantener procedimientos eficientes y eficaces para los cruces fronterizos.
6. Mitigar las interrupciones de la operación eficiente de la aviación civil internacional causada por circunstancias imprevistas.

Objetivo estratégico E: Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación

Identificar y manejar las amenazas para la continuidad de la navegación aérea mediante las siguientes medidas:

1. Ayudar a los Estados a resolver los desacuerdos que creen impedimentos para la navegación aérea.
2. Responder rápida y positivamente para atenuar los efectos de los sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir la navegación aérea.
3. Cooperar con otras organizaciones internacionales para evitar la propagación de enfermedades por los viajeros aéreos.

Objetivo estratégico F: Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional

Elaborar y mantener actualizado el derecho aeronáutico internacional a la luz de las necesidades cambiantes de la comunidad de la aviación civil internacional, mediante las siguientes medidas:

1. Preparar instrumentos de derecho aeronáutico internacional en los que se fundamenten los Objetivos estratégicos de la OACI y proporcionar un foro para que los Estados negocien dichos instrumentos.
2. Alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.
3. Prestar servicios para el registro de acuerdos aeronáuticos y desempeñar funciones de depositario de instrumentos de derecho aeronáutico internacional.
4. Proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil.
5. Proporcionar a los Estados un modelo de legislación.

Estrategias de apoyo

Las dos Estrategias de apoyo responden a la pregunta: “¿Cómo puede la OACI alcanzar sus Objetivos estratégicos?” Estas establecen estrategias y políticas en toda la Organización que se aplican a todos los aspectos de su labor

ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

A fin de alcanzar los Objetivos estratégicos, la Organización tomará las medidas necesarias para:

1. funcionar de manera transparente y comunicarse con eficacia tanto a nivel externo como interno;
2. mantener la eficacia y pertinencia de todos los documentos y textos;
3. identificar las estrategias de gestión y atenuación de los riesgos, según sea necesario;
4. mejorar continuamente el uso eficaz de sus recursos;
5. mejorar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones integrándola en sus procedimientos de trabajo lo antes posible;
6. tener en cuenta las posibles repercusiones en el medio ambiente de sus prácticas y operaciones;
7. mejorar su uso de los diversos recursos humanos, en consonancia con las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas; y
8. funcionar eficazmente con el más alto nivel de corrección jurídica.

Estrategia de apoyo 1: Excelencia operacional — Operar con el más alto nivel de eficacia

Para implantar sus Objetivos estratégicos, la Organización operará con los niveles más altos de eficacia para:

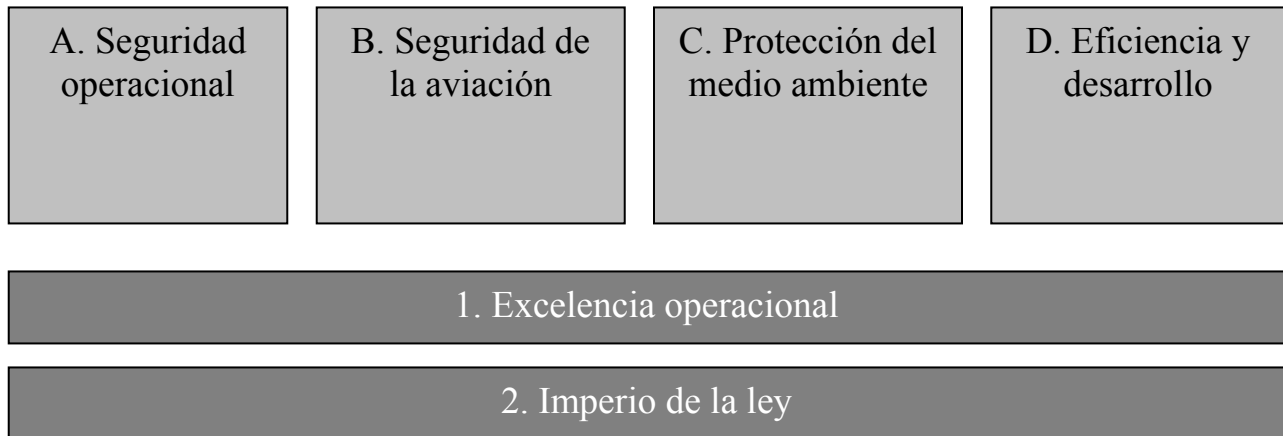
1. funcionar de manera transparente y comunicarse con eficacia tanto a nivel externo como interno;
2. aumentar la utilidad y pertinencia de todos los documentos y textos;
3. identificar las estrategias de gestión y atenuación de los riesgos, según sea necesario;
4. mejorar continuamente la utilización de sus recursos;
5. aumentar la utilización de la tecnología de la información y las comunicaciones integrándola en sus procedimientos de trabajo lo antes posible;
6. mejorar el uso de los diversos recursos humanos en consonancia con las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas; y
7. tener en cuenta las posibles repercusiones de sus prácticas y operaciones en el medio ambiente.

Estrategia de apoyo 2: Imperio de la ley – Fomentar el imperio de la ley y resolver discrepancias relacionadas con la aviación civil internacional

A fin de alcanzar los Objetivos estratégicos, la Organización fomentará y aplicará el imperio de la ley para:

1. asegurar que sus operaciones cumplan con el nivel más alto de idoneidad jurídica;
2. proporcionar modelos de legislación para ayudar a los Estados a implantar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes, según sea necesario;
3. examinar y preparar instrumentos de derecho internacional, según sea necesario;
4. alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho internacional;
5. ofrecer servicios para el registro de acuerdos y el depósito de instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
6. proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil internacional.

Diagrama que ilustra la relación entre los Objetivos estratégicos y las Estrategias de apoyo



APÉNDICE C

Objetivos estratégicos de la OACI para 2007-2012

DECLARACIÓN DE VISIÓN Y MISIÓN REFUNDIDA

La Organización de Aviación Civil Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas, es el foro mundial de la aviación civil.

Mediante la cooperación de los Estados miembros, la OACI trabaja para lograr su visión de desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil.

A fin poner en práctica esta visión, la Organización ha establecido los Objetivos estratégicos siguientes para el período 2007-2012:

- A: Seguridad operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*
- B: Seguridad de la aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial*
- C: Protección del medio ambiente – Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente*
- D: Eficiencia y desarrollo – Mejorar la eficiencia y desarrollo de las operaciones de la aviación*

Además, la Organización ha adoptado dos Estrategias de apoyo para llevar a cabo sus Objetivos estratégicos que se aplican a todos los campos de su labor:

1. Excelencia operacional – *Operar con el más alto nivel de eficacia*
2. Imperio de la ley – *Fomentar el imperio de la ley y resolver discrepancias relacionadas con la aviación civil internacional*

Objetivos estratégicos

Los cuatro objetivos estratégicos responden a la pregunta: “¿Qué hace la OACI?” Los Objetivos estratégicos establecen las prioridades de la OACI a mediano plazo

Objetivos estratégico A: Seguridad operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial

Mejorar la seguridad operacional mediante las siguientes medidas:

1. Supervisar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad operacional de la aviación civil mediante auditorías y procesos de planificación regional.
2. Compartir información sobre las deficiencias y otras cuestiones críticas en materia de seguridad operacional detectadas mediante las auditorías y los procesos de planificación regional.
3. Proporcionar asistencia y promover la cooperación entre Estados y otros donantes para resolver las deficiencias detectadas y los problemas críticos para la seguridad operacional.

4. Supervisar los riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y responder con normas prácticas y orientaciones apropiadas que estén dirigidas a las causas subyacentes y riesgos inaceptables.
5. Incorporar principios de seguridad operacional en los sistemas de gestión de todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional.

Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación — *Mejorar la protección de la aviación civil mundial*

Mejorar la protección de la aviación mundial mediante las siguientes medidas:

1. Vigilar las amenazas a la seguridad de la aviación civil y responder con normas prácticas y orientaciones apropiadas que estén dirigidas a las causas subyacentes y amenazas inaceptables.
2. Supervisar el cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación y facilitación de la aviación civil internacional mediante auditorías.
3. Fomentar el intercambio de información sobre amenazas emergentes y deficiencias detectadas mediante las auditorías.
4. Proporcionar asistencia y promover la cooperación entre los Estados y otros donantes para resolver las deficiencias detectadas.

Objetivo estratégico C: Protección del medio ambiente — *Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente*

Minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las actividades de la aviación civil mundial, particularmente el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves, mediante las siguientes medidas:

1. Proporcionar medidas para:
 - a. Limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves
 - b. Limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local
 - c. Limitar o reducir las repercusiones de los gases de efecto de invernadero en el clima mundial
2. Trabajar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación civil al cambio climático mundial.

Objetivo estratégico D: Eficiencia y desarrollo— *Mejorar la eficiencia y desarrollo de las operaciones de la aviación*

Aumentar la eficiencia y el desarrollo de la aviación civil mundial mediante las siguientes medidas:

1. Administrar planes de navegación aérea en todas las regiones del mundo.
2. Optimizar la utilización de las tecnologías existentes y emergentes para ayudar a los Estados a mejorar la eficiencia de sus operaciones de aviación civil.
3. Proporcionar orientación a los Estados para apoyar el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.
4. Ayudar a los Estados con la reglamentación económica eficiente de los transportistas aéreos, aeropuertos y servicios de navegación aérea y la liberalización del transporte aéreo internacional.

5. Mantener procedimientos eficientes y eficaces para los cruces fronterizos.
6. Mitigar las interrupciones de la operación eficiente de la aviación civil internacional causada por circunstancias imprevistas.

Estrategias de apoyo

Las dos estrategias de apoyo responden a la pregunta: “¿Cómo puede la OACI alcanzar sus objetivos estratégicos?” Estas establecen estrategias y políticas en toda la Organización que se aplican a todos los campos de su labor

Estrategia de apoyo 1: Excelencia operacional — Operar con el más alto nivel de eficacia

Para implantar sus Objetivos estratégicos, la Organización operará con los niveles más altos de eficacia para:

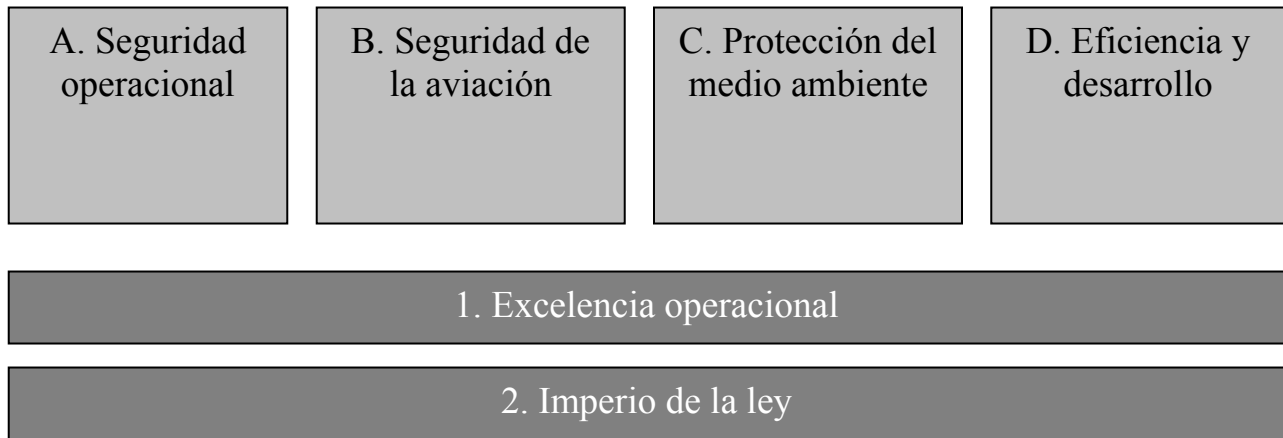
1. funcionar de manera transparente y comunicarse con eficacia tanto a nivel externo como interno;
2. aumentar la utilidad y pertinencia de todos los documentos y textos;
3. identificar las estrategias de gestión y atenuación de los riesgos, según sea necesario;
4. mejorar continuamente la utilización de sus recursos;
5. aumentar la utilización de la tecnología de la información y las comunicaciones integrándola en sus procedimientos de trabajo lo antes posible;
6. mejorar el uso de los diversos recursos humanos en consonancia con las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas; y
7. tener en cuenta las posibles repercusiones de sus prácticas y operaciones en el medio ambiente.

Estrategia de apoyo 2: Imperio de la ley – Fomentar el imperio de la ley y resolver discrepancias relacionadas con la aviación civil internacional

A fin de alcanzar los Objetivos estratégicos, la Organización fomentará y aplicará el imperio de la ley para:

1. asegurar que sus operaciones cumplan con el nivel más alto de idoneidad jurídica;
2. proporcionar modelos de legislación para ayudar a los Estados a implantar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes, según sea necesario;
3. examinar y preparar instrumentos de derecho internacional, según sea necesario;
4. alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho internacional;
5. ofrecer servicios para el registro de acuerdos y el depósito de instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
6. proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil internacional.

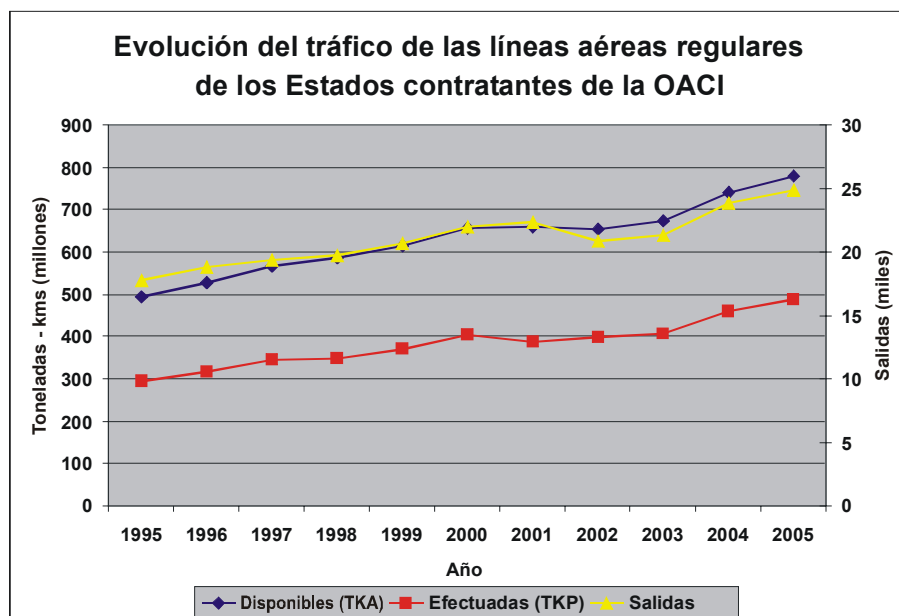
Diagrama que ilustra la relación entre los Objetivos estratégicos y las Estrategias de apoyo



APÉNDICE D

Contexto aeronáutico — Indicadores de antecedentes

- **Evolución de la capacidad aeronáutica, el tráfico y el número de salidas de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI**

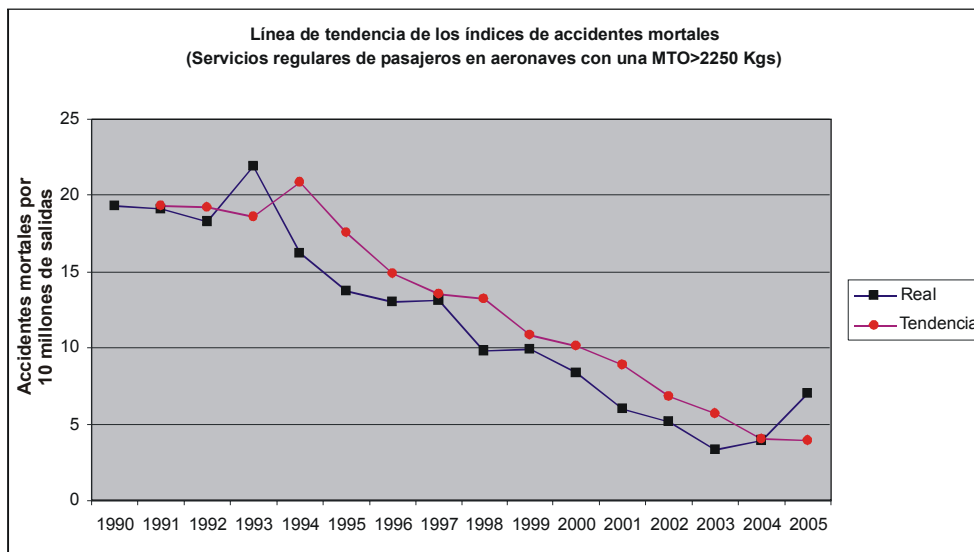


- *Explicación*
 - Este componente proporciona un panorama del contexto aeronáutico y por ende se relaciona con varios indicadores de alto nivel. La tabla anterior presenta la evolución de la capacidad (toneladas-kilómetros disponibles – TKA), del tráfico (toneladas-kilómetros efectuadas – TKP) y del número de salidas de las líneas aéreas regulares de los Estados contratantes de la OACI durante el período 1995-2005. En cuanto a las variaciones medias anuales, se observó un aumento de 4,7% en las TKA, de 5,2% en las TKP y de 3,4% en el número de salidas por año. Estas estadísticas presentan un amplio contexto en relación con la evolución de la aviación civil en un período de 10 años.

INDICADORES DE ALTO NIVEL PROPUESTOS

Indicadores de alto nivel propuestos para A — Seguridad operacional

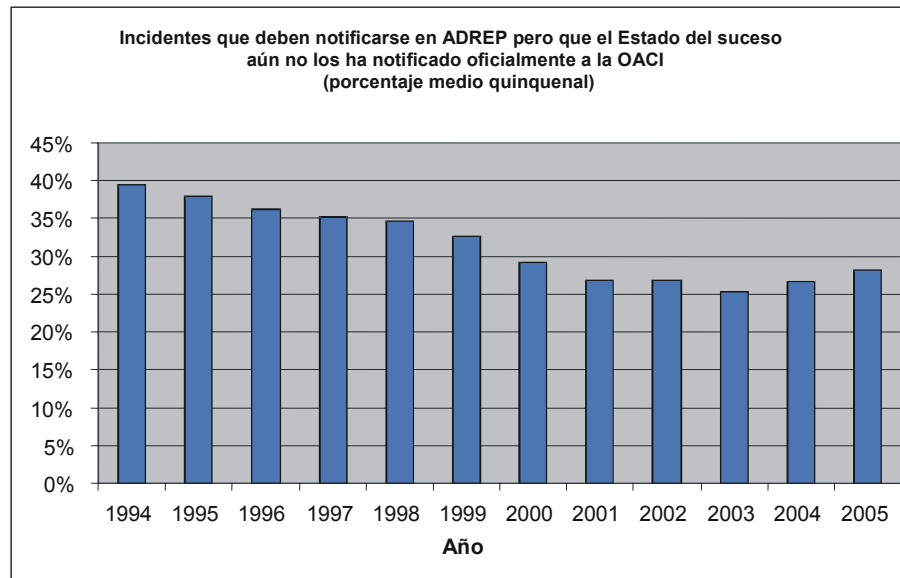
- **A.1 Nivel de seguridad operacional: Índice de accidentes mortales (por millón de salidas)**



- *Explicación*

- Desde hace muchos años la OACI recopila datos sobre el índice de accidentes mortales por salidas con respecto a todas las operaciones de transporte aéreo realizadas con aeronaves que poseen una masa máxima certificada de despegue (MTOW) de más de 2 250 kg. Los datos sobre accidentes mortales se consideran fiables; provienen de un conjunto de datos completos notificados a la OACI o provenientes de otras fuentes.
- La tendencia arriba indicada ha sido generada para reflejar los servicios regulares de transporte de pasajeros en operaciones de aeronaves con una MTOW de más de 2 250 kg que han sufrido accidentes en el que han perecido pasajeros y cuya causa principal ha sido un accidente y no un acto de interferencia ilícita.
- La tendencia sugiere una disminución general aunque no de modo lineal. La tendencia para el futuro inmediato sugiere que puede preverse un alza en el índice de accidentes y en el número de accidentes ligeramente superior al de 2004 pero inferior a los niveles registrados en 2005.

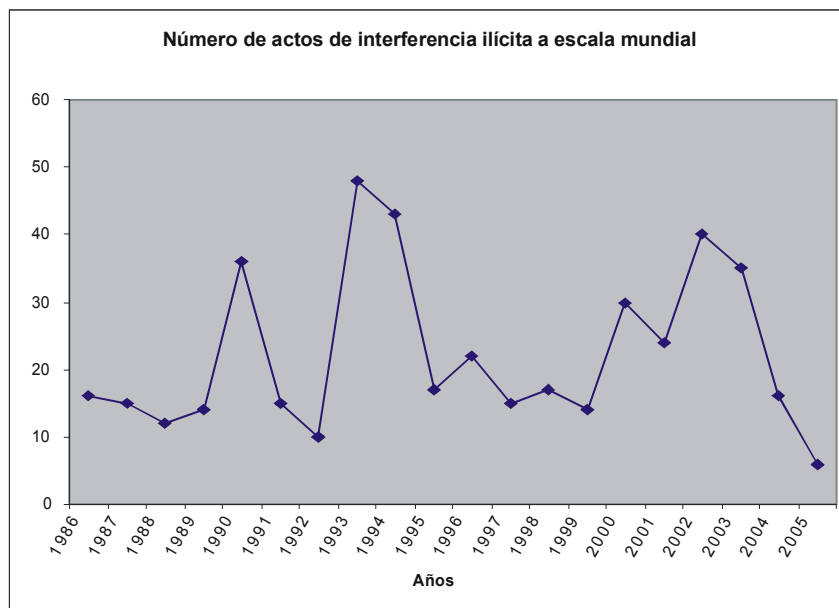
- **A.2 Cultura de notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional a escala mundial (Porcentaje de Estados de la OACI que notifican a la Organización los accidentes/incidentes graves)**



- *Explicación*
 - Un suceso que debe notificarse es aquel que califica como accidente o incidente grave, conforme a las disposiciones del Anexo 13 en el que interviene una aeronave comercial o de aviación general con una MTOW de más de 5 700 kg.
 - En el ADREP se registran todos los incidentes que deben notificarse pero que no han sido notificados oficialmente a la OACI por el Estado del suceso pero cuya información proviene de fuentes fiables del sector aeronáutico tales como Airclaims, Lloyds o Red de seguridad operacional de la aviación de la Fundación de seguridad de vuelo.
 - Para el período del 1 de enero de 1990 al 31 de diciembre de 2004, en los registros del ADREP figuran incidentes que se considera importante notificar ocurridos en 156 Estados contratantes. De esta cifra, 69 provienen de registros no oficiales en ADREP que de registros oficiales.

Indicadores de alto nivel propuestos para B — Seguridad de la aviación

● B.1 Número de actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil en todo el mundo



● Explicación

- Una disminución en el número de actos de interferencia ilícita en la aviación civil podría indicar que los Estados han establecido un sistema eficaz de seguridad de la aviación al que la OACI contribuye mediante la prestación de asistencia para la capacitación de personal, la realización de seminarios teóricos y prácticos y la asistencia directa a los Estados para que establezcan un sistema de seguridad de la aviación sólido y sostenible. Por consiguiente, aunque la disminución constituiría un indicador de la actuación de los Estados, también permite medir la actuación de la OACI mediante la evaluación del número y calidad de los cursos de capacitación proporcionados y el número de oficiales en aviación capacitados. Por lo tanto, una disminución en el número de actos de interferencia ilícita está indirectamente vinculado a la asistencia proporcionada por la OACI, si bien la Organización no contribuye directamente al resultado.

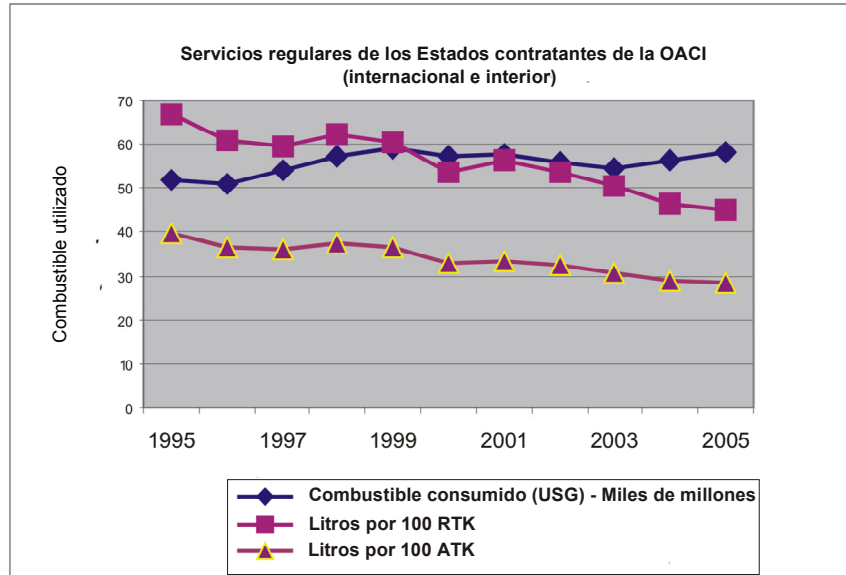
● B.2 Nivel de aplicación de las normas internacionales de seguridad de la aviación a escala internacional

● Explicación

- El nivel de aplicación de las normas internacionales de seguridad de la aviación en todos los Estados contratantes se evalúa regularmente mediante las auditorías de la OACI que proporcionan una indicación de la eficacia global de la red mundial de seguridad de la aviación. Si bien la responsabilidad por la seguridad de la aviación civil corresponde a los Estados, la OACI contribuye significativamente a fomentar niveles más elevados de seguridad al asumir una función de liderazgo en la realización de cursos de capacitación, seminarios teóricos y prácticos, y el suministro de asistencia técnica *in situ* a los Estados. **Habida cuenta del carácter delicado de la información relativa a la seguridad de la aviación, los datos relativos al grado de cumplimiento de los Estados con respecto a las normas de la OACI se ponen a disposición sobre una base restringida.**

Indicadores de alto nivel propuestos para C — Medio ambiente

- **C.1 Toneladas de combustible por 100 000 RTK/ATK**

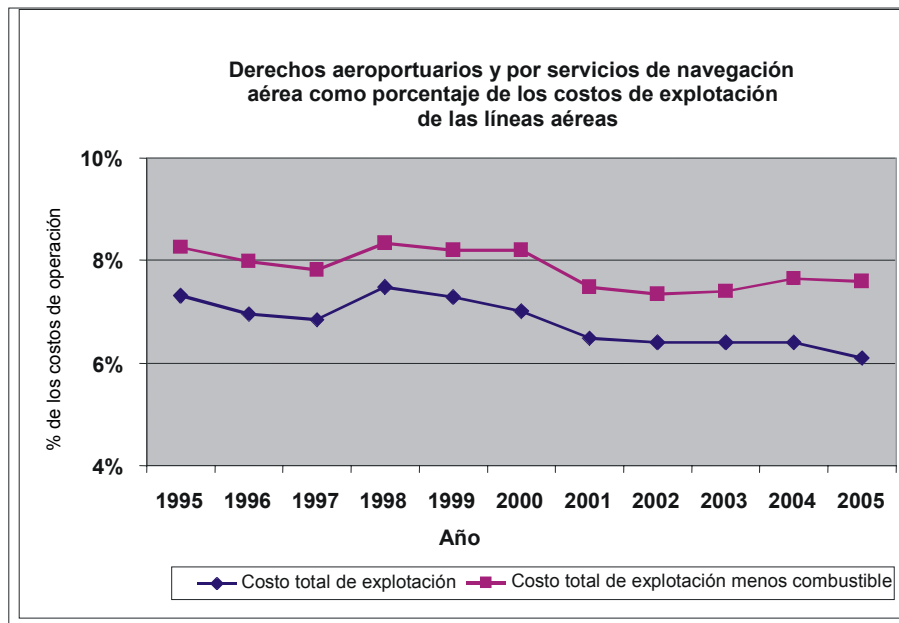


- *Explicación*

- Los motores de aeronaves emiten una gama de productos secundarios gaseosos y particulados (emisiones) que contribuyen en diversos impactos ambientales. Algunas emisiones están relacionadas con los componentes del combustible tal como el sulfuro, otras están relacionadas con el entorno oxidante, de alta presión y alta temperatura del motor, tales como los óxidos de nitrógeno (NO_x) y otros son simplemente productos secundarios de la reacción de oxidación que ocurre en el propio proceso de combustión, como el dióxido de carbono (CO₂). Dada esta variabilidad, no existe una sola medida para cuantificar con precisión el impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente. Sin embargo, todas las emisiones se correlacionan en algún grado con la cantidad de combustible consumido. Por consiguiente, desde una perspectiva de alto nivel, el seguimiento de los cambios en el consumo de combustible en términos absolutos proporciona una indicación del cambio en la magnitud del impacto de las emisiones de la aviación en el medio ambiente. Dado que las emisiones de carbono están directamente correlacionadas con el consumo de combustible de hidrocarburo (unidad de combustible X 3,16 = unidad de CO₂), rastreando el consumo de combustible puede proporcionarse con precisión la misma perspectiva relativa que rastreando las emisiones de carbono.

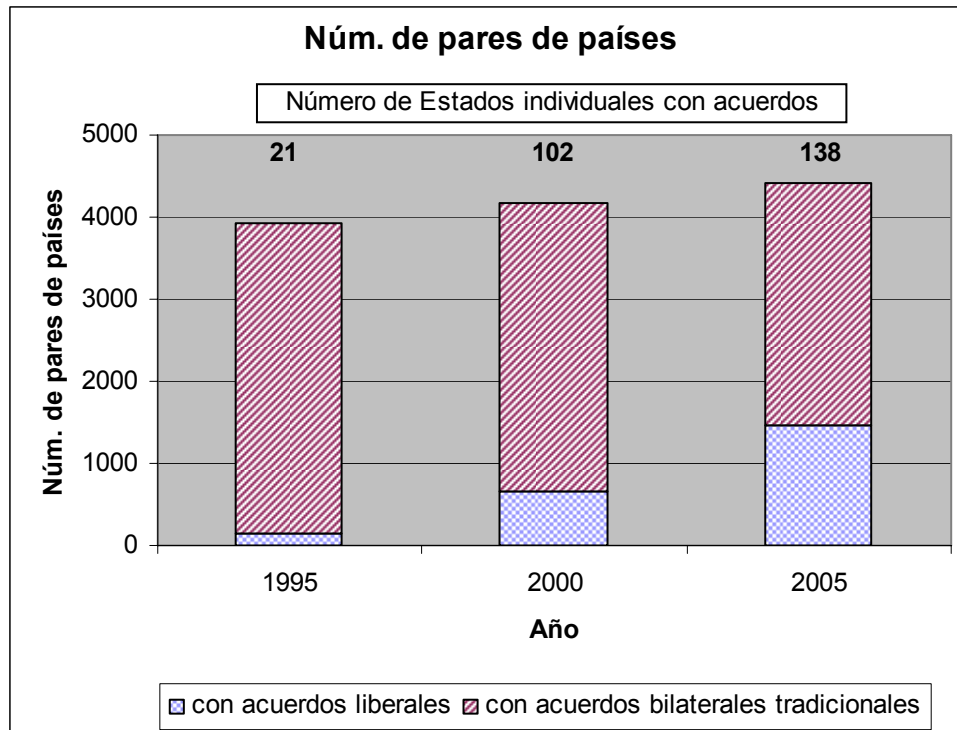
Indicadores de alto nivel propuestos para D — Eficiencia y desarrollo

- **D.1 Derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea como porcentaje de los costos de explotación de las líneas aérea**

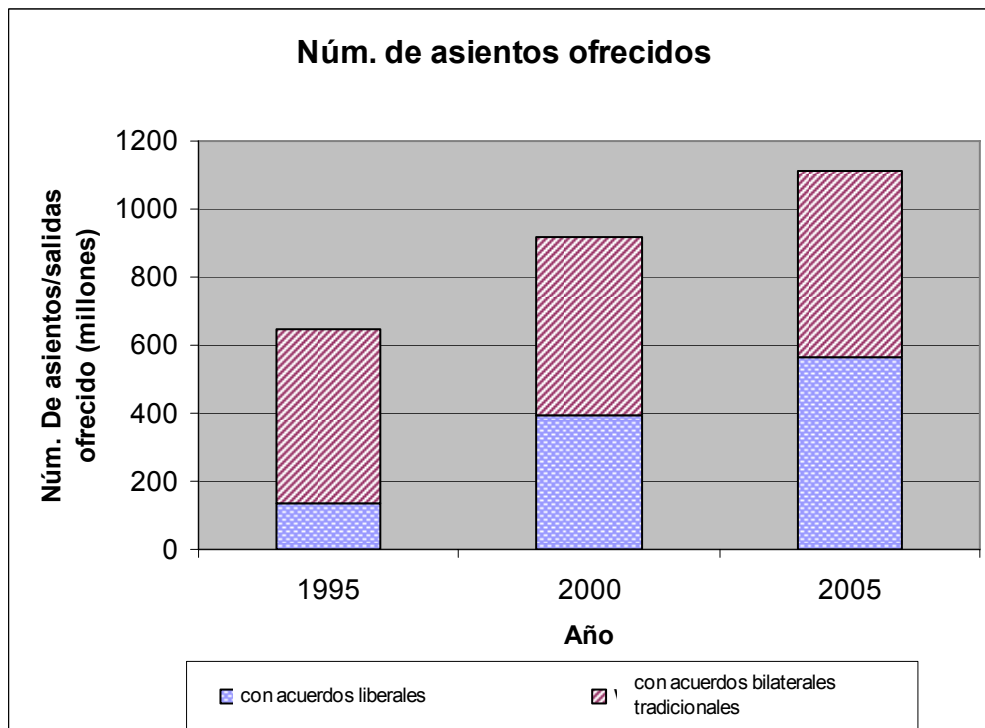


- *Explicación*
 - Este indicador ilustra la mayor eficiencia y mejor eficacia en función de los costos en el suministro y explotación de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, lo cual a su vez es uno de los resultados del actual proceso de comercialización y privatización de los aeropuertos y entidades proveedoras de servicios de navegación aérea. También refleja la función de liderazgo de la OACI en el campo económico y la función conexas de constante actualización y fomento de políticas y de textos de orientación por la Organización. Sin embargo, cabe señalar que las mejoras en la eficiencia y eficacia en función de los costos de los proveedores de servicios guardan relación con las mejoras efectuadas por los transportistas aéreos y el reducido cambio que se observa en el porcentaje que estos costos representan con respecto a los costos totales de explotación de los transportistas aéreos (después de excluir los costos de combustible) sugiere que el cambio en la eficiencia y en la eficacia en función de los costos de los aeropuertos y las entidades que suministran servicios de navegación aérea corresponde a los cambios introducidos por los propios transportistas aéreos.
- **D.2 Toneladas de combustible consumido por 100 00 ATK**
 - *Explicación y datos:* véanse los indicadores de alto nivel (HLI) correspondientes al medio ambiente. Al rastrear el cambio en el consumo de combustible sobre una base de coeficiente (toneladas de combustible/100 000 RTK/ATK) se obtiene un panorama del cambio relativo en las economías de combustible del sector de la aviación comercial. Siguiendo estas dos medidas durante un período de tiempo, es posible formarse una perspectiva de alto nivel sobre el cambio de los efectos de la aviación internacional en el medio ambiente en el curso del tiempo. Dado que las emisiones de carbono están directamente correlacionadas con el consumo de combustible (unidad de combustible X 3,16 = unidad de CO₂), rastreando el consumo de combustible puede proporcionarse la misma perspectiva relativa que rastreando las emisiones de carbono.

- **D.3 Número y porcentaje del transporte aéreo realizado bajo acuerdo liberales**



* *teniendo en cuenta la dirección del tráfico, por ende los Países Bajos – EUA, y EUA – Países Bajos se cuentan como dos pares de ciudades*



- *Explicación*
 - Los acuerdos de transporte aéreo entre Estados rigen la explotación de los servicios de transporte aéreo en el mundo. Los acuerdos liberalizados reflejan los cambios en el entorno de la reglamentación económica. La medida utilizando datos muestra la evolución de la liberalización y puede utilizarse para evaluar el impacto y la medida de dicha liberalización en la explotación eficiente de los servicios de transporte aéreo.
 - Por ejemplo, como se muestra en la tabla, durante los últimos 10 años se ha registrado un considerable aumento en el número de Estados que han aceptado acuerdos liberalizados bilaterales o multilaterales. En cuanto al impacto o medida, en 2005, un 20% de los pares de ciudades con servicios aéreos de pasajeros en vuelos sin escalas y casi la mitad de la capacidad de asientos ofrecida* se dio entre Estados que habían adoptado la liberalización (en comparación con menos de un 4% y alrededor de un 20%, respectivamente, en 1995). Para crear un entorno de reglamentación económica más favorable para el desarrollo sostenible del transporte aéreo es necesario que la OACI promueva y facilite la liberalización del transporte aéreo y ayude a los Estados, según sea necesario, asegurando al mismo tiempo que la seguridad operacional y la seguridad de la aviación no se vean comprometidas.

Indicadores para los cuales no se dispone actualmente de datos o que requieren un proceso especial de recopilación de datos

Indicadores de alto nivel para A— Seguridad operacional

- **A.3 Nivel de aplicación de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional**
- *Explicación*
 - Este indicador sobre el nivel de aplicación de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional podría establecerse en cuanto la OACI disponga de suficientes datos para proporcionar información fiable (probablemente en 2008/2009).

Indicador de alto nivel para C — Medio ambiente

- **C.2 Número de residentes en los alrededores de los principales aeropuertos expuestos a un DNL igual o superior a 65 dB**
- *Explicación*
 - Por lo general, las personas reaccionan cuando el ruido perturba sus actividades cotidianas. Este “malestar” depende de factores combinados tales como intensidad, frecuencia y duración del ruido y la hora del día en que este ruido se produce. Existen dos factores que influyen en el número de personas afectadas por niveles importantes de ruido en las inmediaciones de los aeropuertos: los niveles de ruido agregado resultantes de las operaciones de aeronaves y la planificación y control de la utilización de los terrenos que evitan la expansión urbana en las inmediaciones de los aeropuertos. En general, la mayor parte de los terrenos utilizados en las inmediaciones de los aeropuertos se considera compatible con el nivel de ruido promedio de día y de noche (DNL) que no excede de 65 dB. Para evaluar el impacto del ruido de la aeronave y su evolución en el tiempo, se estima el número de personas afectadas por un nivel de ruido significativo proveniente de las aeronaves calculando el número de personas en las inmediaciones de los aeropuertos principales que están expuestas a un DNL de 65 dB o superior.

- Los datos sobre el ruido se obtienen actualmente mediante el proceso del CAEP cada tres años. Es posible estimar la exposición al ruido utilizando una herramienta para elaborar modelos integrales denominada MAGENTA.

- **C.3 Distribución de aeronaves en las flotas en servicio por características de NO_x***
 - *Explicación*
 - A diferencia del CO₂, la producción de NO_x está poco relacionada con el consumo de combustible. El NO_x es un gas reactivo emitido por los motores de los turborreactores. El coeficiente de formación de NO_x depende principalmente de la temperatura de combustión, índice de presión y tiempo de permanencia del aire dentro del dispositivo de combustión. Los motores se certifican con respecto a normas específicas que, entre otras cosas, cuantifican la cantidad de NO_x producida en un ciclo LTO. Este indicador propone seguir la evolución de la flota en servicio, basándose en la proporción de la flota que está equipada con motores distinguiéndose sobre la base de coeficiencia relativa de producción de NO_x. Al rastrear los datos de este modo, es posible formarse una perspectiva sobre el cambio relativo en el coeficiente de formación de NO_x.
 - * Es necesario realizar más estudios para definir las características de performance NO_x y para obtener acceso a la base de datos patentada de propiedad privada.

Indicador de alto nivel para D — Eficiencia y desarrollo

- **D.4 El número (porcentaje) de las corrientes principales de tránsito internacional en la que se realizan operaciones de navegación basadas en la performance.**
 - *Explicación*
 - Lo anterior se medirá basándose en la implantación de estructuras de rutas con performance de navegación requerida (RNP), navegación de área (RNAV) y separación vertical mínima reducida (RVSM), y una infraestructura apropiada y entorno de reglamentación para dar apoyo a la implantación. NB Este indicador también puede utilizarse para Eficiencia y Desarrollo.