



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis

INFORME SOBRE LOS OBJETIVOS DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN, LAS PRIORIDADES DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA Y LA IMPLANTACIÓN DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre la situación de los objetivos y elementos habilitantes de la edición 2014-2016 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de las prioridades del Plan mundial de navegación aérea (GANP) 2013-2028. Incluye además un resumen de la situación y los resultados del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la situación actual de los objetivos, prioridades y elementos habilitantes del GASP, las prioridades del GANP y la situación y resultados del CMA del USOAP;
- alentar a los Estados a que actúen para alcanzar los objetivos del GASP y coordinar sus prioridades con las del GANP;
- alentar a los Estados a que apoyen a los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) en la ejecución de las prioridades regionales, y a que proporcionen datos sobre sus avances y estado de ejecución; y
- instar a los Estados a que informen oportunamente sobre sus avances en la ejecución de los planes de medidas correctivas (CAP) de las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP a través del marco en línea (OLF).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota estudio se realizaron en la medida en que se contó con recursos del presupuesto del Programa regular para 2014-2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Comunicación a los Estados AN 8/3-15/46 Boletín electrónico EB 2015/56 <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2014-2016</i> (Doc 10004) <i>Plan mundial de navegación aérea 2013-2028</i> (Doc 9750) <i>Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional</i> (Doc 9735) <i>Informe de navegación aérea, edición 2016</i> (disponible en http://www.icao.int/airnavigation/pages/Air-Navigation-Report.aspx) <i>Informe de seguridad operacional de la OACI, edición 2016</i> (disponible en http://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx) <i>Informe sobre los resultados del CMA del USOAP, edición 2016</i> (disponible en https://portal.icao.int/icao-net/safetyoversight/Pages/default.aspx)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La última edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) para 2014-2016 se publicó en 2013. El GASP es una estrategia de alto nivel que ayuda a los Estados a definir sus políticas, planificar y ejecutar las actividades de seguridad operacional poniendo a su disposición objetivos de seguridad operacional, un marco de planificación para mejorar la seguridad operacional y textos de orientación sobre estrategias de implantación y mejores prácticas.

1.2 La edición actual del Plan mundial de navegación aérea (GANP) con sus mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) constituye una metodología estratégica renovable de 15 años con soluciones integrales de planificación regional y estatal de la aviación. Ahí se identifican cuestiones relacionadas con los aspectos económicos de la modernización del sistema de aviación y se destaca la importancia de la colaboración y las asociaciones para hacer frente a futuros problemas interdisciplinarios.

1.3 Los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) han establecido las prioridades regionales de seguridad operacional y navegación aérea con sus indicadores y metas para la ejecución regional del GASP y el GANP. Esto se refleja en los programas de trabajo de los RASG y los PIRG. Los avances en la ejecución se notifican en los informes regionales y el informe mundial de seguridad operacional de la aviación que anualmente se publican en <http://www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx> y en el informe mundial de navegación aérea que se publica en <http://www.icao.int/airnavigation/pages/Air-Navigation-Report.aspx>. Los avances en la ejecución también se presentan en los tableros de mando regionales, que pueden consultarse en <https://portal.icao.int/space/Pages/Regional-Safety-Briefing.aspx> y <http://www.icao.int/SAFETY/Pages/Regional-Targets.aspx>.

1.4 El Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) permite a la OACI mantener en observación continua las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados y su aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS). El CMA incorpora principios de gestión de la seguridad operacional utilizando factores e indicadores de riesgos de seguridad operacional, y ofrece un mecanismo que permite a la OACI recopilar información sobre seguridad operacional de los Estados miembros y otras partes interesadas y analizar esta información para mejorar el desempeño de seguridad operacional de los Estados y de la aviación mundial. En el apéndice se da más información sobre la situación del CMA del USOAP, con una reseña de sus resultados.

1.5 En esta nota se presenta un informe de la situación actual de los objetivos del GASP y de las metas y prioridades del GANP, así como los resultados de las actividades CMA del USOAP que han tenido lugar después del 38º período de sesiones de la Asamblea. Periódicamente se publica información adicional en el *Informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial*, el *Informe de navegación aérea* y el *Informe sobre los resultados del CMA del USOAP*.

2. OBJETIVOS DEL GASP, PRIORIDADES Y ELEMENTOS HABILITANTES

2.1 Prioridades mundiales de seguridad operacional de la aviación

2.1.1 Para la edición 2014-2016 se fijó como prioridad del GASP reducir el número de accidentes y víctimas fatales por fallas de seguridad operacional en la pista, pérdidas de control en vuelo (LOC-I) e impactos contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). El número de accidentes se ha reducido en las tres categorías en los últimos años, pasando de 61 en 2013 a 52 en 2015, a la par de la disminución general del número de accidentes. Las víctimas fatales registradas en estas categorías en 2015 se redujeron a un tercio de las sufridas en 2013 (46 en 2015 frente a 138 en 2013). Por su lado, en 2015 no se produjeron accidentes por CFIT en el transporte aerocomercial regular. Los accidentes por LOC-I

siguen siendo la categoría con el mayor número de víctimas fatales. Los datos sobre accidentes están disponibles en la herramienta iSTARS/SPACE en <http://www.icao.int/safety/iStars>.

2.2 **Objetivos para el corto plazo del GASP – Perfeccionamiento continuo de los sistemas de seguridad operacional**

2.2.1 Como objetivo de corto plazo, el GASP establece que todos los Estados que carezcan de la capacidad básica de vigilancia de la seguridad operacional instrumenten un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad operacional para finales de 2017. Un indicador clave del logro de esta meta es el número de Estados que han alcanzado un índice de aplicación efectiva (EI) superior al 60%. Al 31 de marzo de 2016, sólo el 61% de los Estados han logrado esta meta general. La descomposición regional de este indicador muestra importantes diferencias entre distintas regiones. Los datos y análisis detallados del EI pueden obtenerse en la herramienta iSTARS/SPACE de la OACI disponible en línea en <http://www.icao.int/safety/iStars>.

2.2.2 Otro objetivo de corto plazo del GASP es que los Estados que tienen un índice de EI por encima del 60% instrumenten íntegramente el programa estatal de seguridad operacional (SSP) para finales de 2017 para atender a los riesgos que enfrentan sus sistemas de aviación. Todos los demás Estados deben proceder a la instrumentación integral del SSP para 2022. Se invitó a todos los Estados a utilizar la herramienta iSTARS para efectuar el análisis de carencias del SSP como primer paso en la ejecución del programa. El 69% de todos los Estados que tienen un índice de EI superior al 60% ya han comenzado el proceso de instrumentación del SSP. Dos Estados han notificado que ya han terminado de instrumentar sus SSP. Pueden consultarse los detalles sobre el estado de avance de cada Estado en la instrumentación del SSP mediante la herramienta de análisis de carencias en iSTARS/SPACE.

2.2.3 La efectiva instrumentación del SSP se evaluará en las auditorías USOAP con las nuevas preguntas del protocolo (PQ) relativas a las disposiciones del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional* (y los textos de orientación correspondientes). Esas auditorías estaban previstas para iniciarse en enero de 2016 en Estados con un EI superior al 60%. Los Estados tenían un año hasta el final de 2015 para llevar a cabo una autoevaluación de las nuevas PQ sobre el SSP. Sin embargo, en la práctica muy pocos Estados han realizado la autoevaluación con las nuevas preguntas del protocolo sobre el SSP y registrado los resultados en el marco en línea del CMA del USOAP (OLF, <http://www.icao.int/usoap>). En consecuencia, aún no se dispone de datos relativos a las nuevas PQ sobre el SSP.

2.2.4 Considerando que la mayoría de los Estados no estaban listos para implementar el SSP y que en el tercer trimestre de 2017 se publicará una versión actualizada del *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) en todos los idiomas de trabajo de la OACI (véase SL AN 8/3-15/46), se decidió aplazar la auditoría de las nuevas PQ sobre el SSP hasta enero de 2018 (véase EB 2015/56).

2.3 **Elementos habilitantes del GASP**

2.3.1 Para que los Estados concreten el objetivo de corto plazo de establecer un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad operacional, el GASP incluye 19 elementos habilitantes referidos a la normalización, la colaboración, los recursos y el intercambio de información de seguridad operacional.

2.3.2 No se dispone de muchos datos sobre la aplicación o ejecución de la mayoría de estas iniciativas, excepto en relación a los siguientes elementos habilitantes referidos a la normalización, de los que se dispone de información porque se los mide con los indicadores del CMA del USOAP:

- a) *Aplicación uniforme de las normas internacionales*: en promedio, los Estados han aplicado aproximadamente el 63% ($\pm 22\%$)¹ de las normas internacionales. Se observan amplias diferencias entre las regiones.

¹ El dato entre paréntesis es la desviación normalizada de los valores tomados de todos los Estados auditados.

- b) *Uniformidad en la aplicación de la vigilancia reglamentaria*: en lo relativo a las competencias de certificación y otorgamiento de licencias (elemento crítico 6), en promedio los Estados han llevado a la práctica el 67% ($\pm 26\%$)¹ de las normas. Se observan amplias diferencias entre las regiones.
- c) *Realización de investigaciones eficaces de accidentes e incidentes*: En promedio, los Estados han aplicado alrededor del 55% ($\pm 30\%$)¹ de las normas internacionales sobre investigación de accidentes e incidentes (Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*). Se observan amplias diferencias entre las regiones.
- d) *Identificación de diferencias con los SARPS de la OACI*: Sólo el 25% de los Estados han formulado y puesto efectivamente en práctica procedimientos para identificar y notificar las diferencias entre las normas de la OACI y sus reglamentos nacionales. El nivel de aplicación de esta iniciativa es uniforme en todas las regiones.
- e) *Establecimiento de un proceso para mantener los reglamentos nacionales actualizados y acordes con los SARPS*: Sólo el 30% de los Estados han formulado y puesto efectivamente en práctica procedimientos para la modificación de sus reglamentos específicos tomando en cuenta las disposiciones de la OACI y sus enmiendas. El nivel de aplicación de esta iniciativa es uniforme en todas las regiones.

Los resultados generales por área y elemento crítico se presentan en el apéndice de esta nota y también en el sistema iSTARS/SPACE.

2.4 Objetivos a mediano y largo plazo del GASP

2.4.1 Los objetivos de mediano y largo plazo del GASP, a saber: que todos los Estados tengan íntegramente instrumentados los componentes del SSP y hayan establecido controles predictivos de riesgos para facilitar los procesos de toma de decisiones en tiempo real, deben alcanzarse para 2022 y 2027, respectivamente. En un futuro se informará sobre estas metas a medida que los Estados vayan avanzando en su cumplimiento y se cuente con datos.

3. PRIORIDADES DEL GANP

3.1 El objetivo del GANP es contribuir al establecimiento de un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial interoperable para todos los usuarios en todas las fases de vuelo que funcione con un nivel acordado de seguridad operacional, permita realizar operaciones económicamente óptimas y satisfaga los requisitos de sostenibilidad ambiental y seguridad nacional. Es con ese objetivo que se definieron las ASBU como marco para las mejoras operacionales. Las ASBU comprenden diversos módulos organizados en una serie de cuatro Bloques (0, 1, 2 y 3), definiendo tramos incrementales de cinco años que se inician en 2013 y llegan hasta 2028 y más allá. Al constituir un enfoque estructurado, el GANP y los módulos ASBU correspondientes proporcionan una base para que las estrategias de inversión sean seguras y generarán el compromiso de los Estados, fabricantes de equipos, explotadores y proveedores de servicios.

3.2 Navegación basada en la performance (PBN)

3.2.1 El GANP define la PBN como la más alta prioridad. Incluso antes de elaborar el marco de ASBU, la OACI ya concentraba sus esfuerzos en desarrollar e implantar la PBN en los aeródromos internacionales, contando para ello con el respaldo de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) de 2015, y la PBN se reconoce también como un medio para ayudar a reducir la probabilidad de salidas de pista e impactos contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) mediante la instauración de los procedimientos de aproximación con guía vertical.

3.2.2 En su Resolución A37-11, la Asamblea exhortaba a los Estados a que tuvieran finalizado un plan de implantación de la PBN para lograr procedimientos de aproximación PBN en todos los

extremos de pista de vuelo por instrumentos a más tardar para finales de 2016 (con un objetivo intermedio de 70% de implantación para finales de 2014). El plan de implantación de la PBN es esencial, ya que constituye un indicador clave del compromiso de todas las partes interesadas de un Estado por mejorar la seguridad operacional y la eficiencia operacional y reducir el daño ambiental. Al 31 de marzo de 2016, el 60% de las pistas internacionales de vuelo por instrumentos ya tenían publicados sus procedimientos de aproximación por PBN. La descomposición regional del nivel de implantación muestra importantes diferencias entre distintas regiones.

3.2.3 En el sitio web de la PBN (<http://www.icao.int/safety/pbn/Pages/PBN-Implementation.aspx>) y de iSTARS/SPACE de la OACI (<http://www.icao.int/safety/iStars>) se proporciona información adicional sobre el estado de implantación.

3.3 Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)

3.3.1 La gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) es un elemento habilitador de la eficiencia y eficacia de la gestión del tránsito aéreo (ATM). Contribuye a la seguridad operacional, eficiencia, rentabilidad y sostenibilidad ambiental de los sistemas ATM. La ATFM tiene por objeto mejorar la seguridad operacional al garantizar densidades seguras de tráfico y reducir al mínimo el aumento repentino del tránsito. Su objetivo es equilibrar la demanda de tránsito con la capacidad disponible.

3.3.2 Para apoyar la implantación de la ATFM, la OACI estableció disposiciones para fijar una referencia común para la ATFM y ahora está poniendo un énfasis importante en las actividades de instrucción a nivel mundial. El número de Estados que gestionan las afluencias de tránsito y aplican procedimientos de ATFM está creciendo en forma sostenida. En la actualidad, alrededor del 50% de todas las regiones de información de vuelo tienen algún tipo de ATFM en sus centros de control de área (ACC). La descomposición regional del nivel de implantación muestra importantes diferencias entre las distintas regiones. El portal GIS de la OACI (<http://gis.icao.int/ATFMviewer/>) muestra información más detallada sobre la implantación de la ATFM.

3.4 Bloque 0

3.4.1 El Bloque 0 se compone de módulos con tecnologías y capacidades que ya en 2013 estaban en condiciones de llevarse a la práctica. No es obligatorio implementar estos módulos pero se recomienda hacerlo según convenga a las necesidades operacionales particulares de cada Estado. El Bloque 0 consta de 18 módulos de mejora de la actuación en las operaciones aeroportuarias, los sistemas y datos interoperables en todo el mundo, capacidad óptima y vuelos flexibles y trayectorias de vuelo eficientes. Se tienen pocos datos de los avances en la aplicación de la mayoría de los módulos en los Estados, con excepción de los siguientes:

- a) *Optimización de los procedimientos de aproximación, guía vertical incluida (B0-APTA):* véase más arriba la sección 3.2 sobre la PBN.
- b) *Mayor eficiencia para manejar la afluencia mediante la planificación basada en una visión a escala de la red (B0-NOPS):* véase más arriba la sección 3.3 sobre la ATFM.

3.5 Bloques 1, 2 y 3

3.5.1 Las disposiciones de respaldo y las tecnologías que posibilitarían la implementación de los módulos que conforman los Bloques 1 a 3 recién estarán disponibles a partir de principios de 2019. Esto significa que aún no se tienen datos sobre su implementación.

4. **CONCLUSIÓN**

4.1 Para poder medir el avance hacia el cumplimiento de los objetivos del GASP con sus elementos habilitantes y las prioridades del GANP, incluidos los módulos ASBU, se invita a los Estados a actuar para cumplir los objetivos del GASP y las prioridades del GANP y apoyar a los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y de planificación y ejecución (PIRG) para impulsar las prioridades regionales, y proporcionar datos sobre sus avances y estado de ejecución.

4.2 En igual sentido, también se invita a los Estados a tomar las medidas que sean oportunas para ejecutar planes de medidas correctivas (CAP) a fin de resolver las deficiencias detectadas con el enfoque de observación continua de las auditorías USOAP a través del marco en línea (OLF) del USOAP.

APÉNDICE

INFORMACIÓN, RESUMEN DE RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS DATOS DE LAS ACTIVIDADES COMPRENDIDAS EN EL CMA DEL USOAP

1. RESEÑA

1.1 Este apéndice contiene información y un resumen de los resultados y el análisis de los datos de las actividades comprendidas en el enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) que se desarrollaron en el período de tres años desde el inicio del CMA el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2015. Los datos y la información de seguridad operacional que se obtienen de los Estados miembros y otros interesados a través del CMA del USOAP le permiten a la OACI aplicar un enfoque centrado en el riesgo para observar y evaluar las capacidades que tienen los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional, realizando para ello diversas actividades de observación *in situ* y *ex situ*.

1.2 Después de la implantación integral del CMA en enero de 2013, se han llevado a cabo desde 2014 las siguientes actividades CMA del USOAP, que incluyen auditorías CMA del USOAP, misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM), validaciones *ex situ* y seminarios teóricos/prácticos sobre el marco en línea (OLF) del CMA del USOAP:

Actividad del CMA-USOAP	2014	2015	2016*
Auditorías CMA-USOAP	5	10	5
Misiones OACI de validación coordinada (ICVM)	15	18	9
Actividades de validación <i>ex situ</i>	15	21	7
Seminarios teóricos/prácticos	12	10	7
Total	47	59	28

*Datos notificados al 8 de julio de 2016

1.3 Este informe se basa en datos provenientes del marco en línea del CMA-USOAP (<http://icao.int/usoap>). El marco en línea es la principal herramienta de recopilación, observación continua y notificación de los datos del CMA-USOAP. También se han utilizado en este informe distintos análisis de datos del CMA-USOAP generados por el sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS/SPACE, disponible en <http://www.icao.int/safety/iStars>) de la OACI.

1.4 Con las actividades del CMA-USOAP desarrolladas durante el período de notificación, comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015 (auditorías CMA, ICVM y actividades de validación *ex situ*) se verificó que el promedio mundial de EI había pasado del 61,64% al 63,22%.

2. RESULTADOS MUNDIALES POR ELEMENTO CRÍTICO

2.1 Al cierre de 2015, el elemento crítico (CE) 4 – *Personal técnico calificado* sigue siendo el elemento con el índice de aplicación más bajo en todo el mundo, en contraposición con el CE-1 – *Legislación aeronáutica básica*, que sigue siendo el elemento con el índice más alto de aplicación efectiva. En el período de tres años notificado, han aumentado los índices de aplicación efectiva de todos los elementos críticos del 1 al 5. Por el contrario, han disminuido en todos los CE que corresponden a la instrumentación efectiva del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado: el CE-6 – *Responsabilidad por el otorgamiento de licencias, certificación, autorización y/o aprobación*, CE-7 – *Responsabilidad de supervisión* y CE-8 – *Resolución de problemas de seguridad operacional*.

2.2 La disminución de los IE obedece a diferentes factores. Uno de ellos es que se observó un deterioro del sistema de vigilancia de la seguridad operacional en algunos Estados donde el sistema no tenía suficiente sostenibilidad. Este fenómeno se produce en particular allí donde el Estado no es capaz de retener a algunos de sus funcionarios técnicos más calificados y experimentados. Otros Estados han atravesado períodos de inestabilidad que tuvieron repercusiones en el sistema establecido dentro de la Autoridad de Aviación Civil (AAC). Por último, el nivel de actividad de aviación en algunos Estados ha aumentado sensiblemente y la AAC no dispone de suficiente personal para atender eficazmente a la carga adicional de actividades de certificación, supervisión y aplicación de la normativa vigente.

2.3 Otro factor que ha coadyuvado a que disminuyera el EI de los CE-6, CE-7 y CE-8 es que algunos Estados no han podido hacer que sus proveedores de servicios apliquen los SARPS nuevos o modificados, que no sólo supone que se modifiquen los reglamentos sino también que se efectúen evaluaciones adicionales durante las actividades de aprobación inicial y de control continuo posterior.

2.4 Los CE que exhiben el aumento más marcado en el período de tres años notificado son los CE-4 y CE-5 – *Orientación técnica, herramientas y suministro de información crítica para el mantenimiento de la seguridad operacional*. Durante ese período, la OACI pudo validar (tanto *in situ* como *ex situ*) la existencia de documentación vinculada con la instrucción (políticas, programas, etc.) y el establecimiento de procedimientos en los Estados. Por lo general, estos son los aspectos que resultan más fáciles y rápidos de resolver (y por ende los más accesibles) ya que, a diferencia de la modificación de reglamentos y leyes, no suelen exigir largos procesos de elaboración, consulta y promulgación.

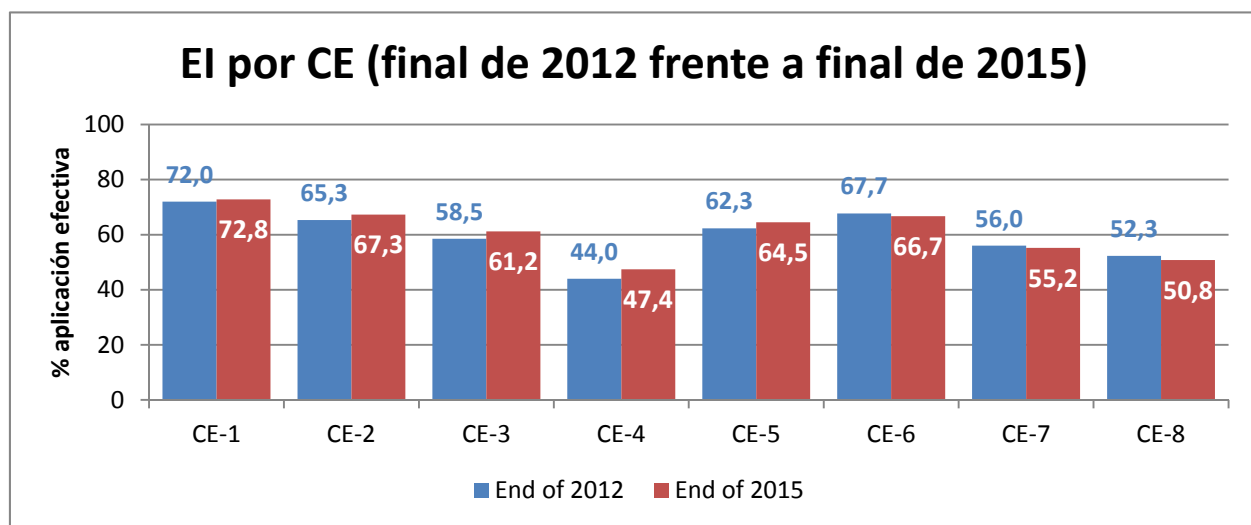


Figura A-1. Nivel promedio mundial de aplicación efectiva (EI) por elemento crítico (CE)

3. RESULTADOS MUNDIALES POR ÁREA AUDITADA

3.1 Al cierre de 2015, las tres áreas auditadas con los índices más bajos de EI en todo el mundo son AIG, ANS y AGA, en parte porque la OACI recién incorporó estas áreas a las auditorías USOAP en 2005 (mientras que las áreas de PEL, OPS y AIR ya se auditaban desde 1999). AIR conserva el índice de EI más alto y AIG sigue teniendo el más bajo. En el período de tres años notificado, el nivel mundial de EI en AIR, AIG, ANS y AGA aumentó, mientras que en PEL y OPS exhibió una leve disminución. El mayor aumento del EI se produjo en el área de ANS.

3.2 En el *Informe sobre los resultados del CMA del USOAP* se hace un análisis detallado de esos resultados, así como de los cambios y mejoras de la EI de los Estados. El informe puede consultarse en <https://portal.icao.int/icao-net/safetyoversight/Pages/default.aspx>.

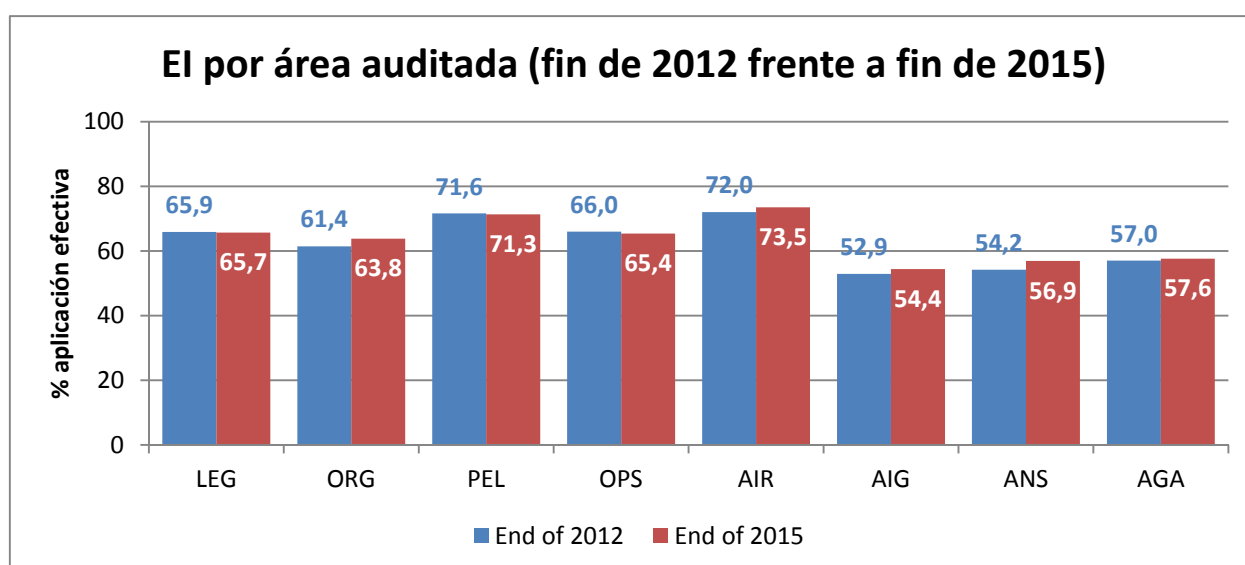


Figura A-2. Nivel promedio mundial de aplicación efectiva (EI) por área auditada