



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS)

Decimocuarta Reunión del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS/14)

San José, Costa Rica, 16 al 20 de abril de 2007

GREPECAS/14 – NE/22

29/03/07

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Examen de otras actividades de la reunión

2.4 Desarrollo del Plan de Negocios de la OACI y su relación con el GREPECAS

PLAN DE NEGOCIOS DE LA OACI

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta el Plan de Negocios de la OACI y su relación con el GREPECAS, para su examen y acción ulterior.

1. Introducción

1.1 Esta nota de estudio presenta el Plan de Negocios de la OACI y su relación con el GREPECAS, para su examen y acción ulterior.

2. Discusión

2.1 El Plan de Negocios es la piedra angular de las actividades de la Organización. Para el trienio 2008-2009-2010, el Plan incorpora y se desarrolla en base a los Objetivos Estratégicos de la OACI, así como a las Declaraciones de Visión y Misión aprobadas por el Consejo en diciembre de 2004 y en marzo de 2005, respectivamente. El **Apéndice** de esta nota de estudio describe su alcance en detalle.

3. Acción por parte del GREPECAS

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del Plan de Negocios de la OACI y su relación con el GREPECAS;
- b) tomar nota que, luego de la reunión, se elaborará un resumen ejecutivo, el cual será presentado a la ANC; y
- c) desarrollar, al final de la reunión, un plan de acción armonizado con el Plan de Negocios, que sea parte de su informe y sirva para hacer el seguimiento de sus deliberaciones.

GREPECAS/14- NE/22

**DECIMOCUARTA REUNION DEL GRUPO
REGIONAL CAR/SAM DE
PLANIFICACION Y EJECUCION**

Plan de Negocios de la OACI

Presentado por la Secretaría

**San José, Costa Rica, 16 al 20 de abril de
2007**

Mandato de la A 35

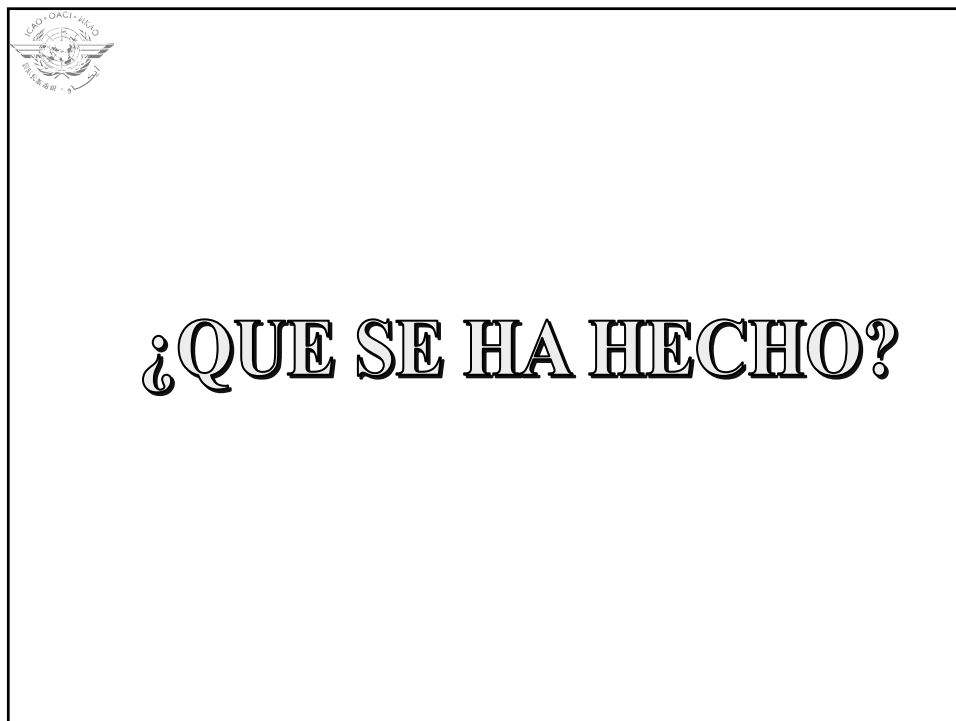
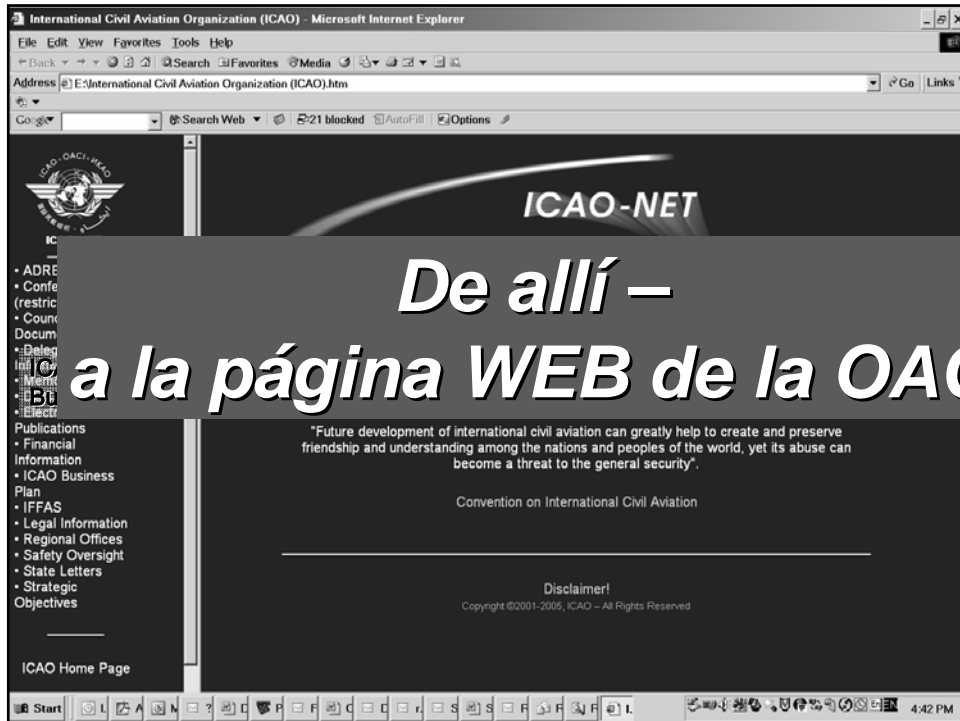
- **Consejo de la OACI – establecer una declaración de visión y de misión, así como los objetivos estratégicos**
- **SG – explicar, a través de un plan de negocios, la manera cómo la Organización pretende alcanzar o avanzar hacia dichos objetivos**

¿Por qué una Visión y una Misión?

- Razón de ser de la Organización
- Responde a la pregunta “por qué” lo hacemos
- Aclara en qué negocio estamos realmente
- Inspira emoción y compromiso
- Sirve de guía y motiva a las personas
- Para guiarnos hacia el futuro
- Para controlarnos y liberarnos

Proceso





Lo que se ha hecho

• Declaración de Visión y Misión	Consejo
• Objetivos estratégicos 2005-2010	Consejo
• Perfil estratégico 2008-2010	FSMG
• Planes de acción 2008-2010	Secretaría
• Indicadores de alto nivel	SMG/Consejo

- La Organización de Aviación Civil Internacional, una agencia especializada de las Naciones Unidas, es el foro mundial para la aviación civil
- La OACI trabaja para alcanzar su visión de un desarrollo seguro y sostenible de la aviación civil, a través de la cooperación entre sus Estados Miembros
- A fin de hacer realidad esta visión, la Organización ha establecido los Objetivos Estratégicos para el período 2005-2010.

Lo que se ha hecho

• Declaración de Visión y Misión	Consejo
• Objetivos estratégicos 2005-2010	Consejo
• Perfil estratégico 2008-2010	FSMG
• Planes de acción 2008-2010	Secretaría
• Indicadores de alto nivel SMG/Consejo	

Los 6 objetivos estratégicos

- **A:** Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial
- **B:** Mejorar la protección de la aviación civil mundial
- **C:** Minimizar el efecto adverso de la aviación civil mundial sobre el medio ambiente
- **D:** Mejorar la eficiencia de las operaciones aéreas
- **E:** Mantener la continuidad de las operaciones aéreas

Lo que se ha hecho

• Declaración de visión y misión	Consejo
• Objetivos estratégicos 2005-2010	Consejo
• Perfil estratégico 2008-2010	FSMG
• Planes de acción 2008-2010	Secretaría
• Indicadores de alto nivel SMG/Consejo	



- 1. Posicionamiento estratégico**
 - Actuales posiciones tácticas a defender
 - Futuras posiciones tácticas por alcanzar
- 2. Foco operacional**
 - Alcance de los programas, servicios y productos
 - Alcance de los clientes, usuarios y socios
- 3. Información pública**
- 4. Estrategia electrónica**
- 5. Habilidades estratégicas para una implantación exitosa del Plan de negocios**

Lo que se ha hecho

• Declaración de visión y misión	Consejo
• Objetivos estratégicos 2005-2010	Consejo
• Perfil estratégico 2008-2010	FSMG
• Planes de acción 2008-2010	Secretaría
• Indicadores de alto nivel SMG/Consejo	

Regional Project Data Capture Sheet

AREA 1 - General

Regional Project	APAC GEN-3: Identification and Elimination of Air Navigation Deficiencies
Project Manager	ICAORD
Strategic Objective	A
Key Activity	A3, A4, A5, A7

Area 2 - Regional Performance Indicators

Outcome/Output	Measure	Target	Date
Reduction of safety related deficiencies in the Region	% of identified deficiencies attended by relevant action plans	90%	31/12/2010
	% of deficiencies resolved	75%	31/12/2010
Regional AN Deficiencies Data Base developed and maintained	Operational on-line Deficiency DB	100%	31/01/2008
Effective implementation of SIPs on safety deficiencies	SIPs carried out	2/year	31/12/2010
Regional feed-back on the root causes of deficiencies provided	Root causes identified	Operational	31/12/2010
States' action plans for elimination of deficiencies developed	% of States assisted	95%	31/12/2010

Area 3 - Major Deliverables

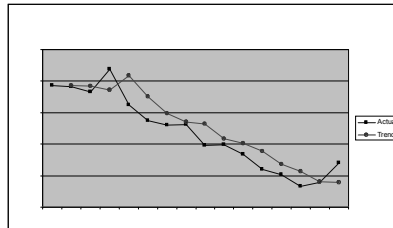
Deliverable	Due Date	Manager
ASIA/PAC Deficiency Database Format	30/06/2007	RO/MET
On-line Database - β version	31/01/2008	RO/MET

Lo que se ha hecho

• Declaración de visión y misión	Consejo
• Objetivos estratégicos 2005-2010	Consejo
• Perfil estratégico 2008-2010	FSMG
• Planes de acción 2008-2010	Secretaría
• Indicadores de alto nivel	SMG-Consejo

4.2 Indicadores de alto nivel propuestos para AŠ Seguridad operacional

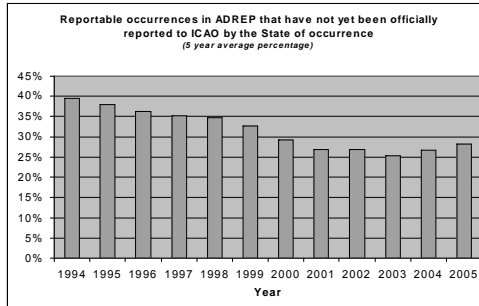
- A.1 Nivel de seguridad operacional. Tasa de accidentes fatales (por mill—rde



salidas)

- *Explicaci—n*
 - La OACI ha recolectado datos sobre la tasa de accidentes fatales por salida, para todas las operaciones de transporte aere en aeronaves con una masa mxima de despegue (MTOW) de mts de 2,250 kilos. Se considera que los datos sobre accidentes fatales son confiables; un conjunto de datos mts completos es reportado a la OACI y/o est disponible de otras fuentes.
 - La tendencia arriba indicada corresponde a los servicios regulares de pasajeros con operaciones realizadas por aeronaves con una MTOW de mts de 2, 250 kg, y que involucran vctimas fatales, causadas principalmente por accidentes o por actos de interferencia ilcita.
 - La lnea de la tendencia sugiere una reducci—n general, aunque no lineal. La tendencia para el futuro inmediato indica que podemos esperar que la tasa de accidentes y la cantidad de accidentes sean un tanto superiores a las de 2004 pero inferiores a los niveles de 2005.

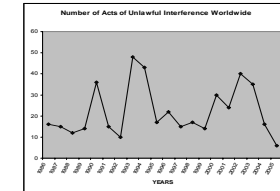
- A.2 Cultura mundial de información sobre la seguridad operacional (porcentaje de Estados de la OACI que notifican a la OACI acerca de accidentes/incidentes graves)



Explicación

- Una ocurrencia sujeta a notificación es aquella que califica como accidente o incidente grave bajo el Anexo 13, e involucra una aeronave comercial o de la aviación general con una MTOW de más de 5,700 kg.
- ADREP registra las ocurrencias sujetas a notificación que no han sido notificadas oficialmente a la OACI por el Estado, y que han sido derivadas a través de fuentes confiables de la industria, tales como Airclaims, Lloyds o la Red de Seguridad Operacional de la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (*Flight Safety Foundation*).
- Para el período entre el 1^{ro.} de enero de 1990 y el 31 de diciembre de 2004, ADREP tiene registros de ocurrencias sujetas a notificación en 156 Estados contratantes. De éstos, 69 tienen más registros no oficiales en ADREP que los oficialmente notificados.

- B.1 Cantidad de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil a nivel mundial

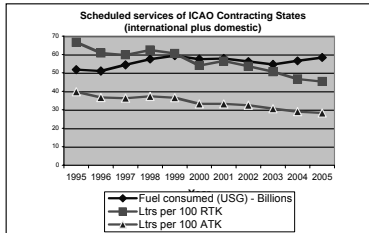


mundial

- Explicación
 - Una reducción de la interferencia ilícita contra la aviación civil podría indicar que los Estados han desarrollado un sistema efectivo de protección de la aviación con el cual la OACI contribuye asistiendo en la instrucción del personal, realizando seminarios y talleres, y brindando asistencia directa a los Estados para el establecimiento de un sistema sólido y sostenible de protección de la aviación. En consecuencia, si bien la reducción sería un indicador de la performance de los Estados, la performance de la OACI sólo puede ser medida evaluando la cantidad y calidad de la instrucción suministrada y la cantidad de oficiales de seguridad de la aviación que han recibido instrucción. Por lo tanto, la reducción de los actos de interferencia ilícita está indirectamente relacionada con la asistencia proporcionada por la OACI, aunque la OACI no influye directamente en el resultado.
- B.2 Nivel de implantación de las normas internacionales de seguridad de la aviación a nivel mundial
- Explicación
 - El nivel de implantación de las normas internacionales de seguridad de la aviación en todos los Estados contratantes es evaluado regularmente a través de las auditorías de la OACI, dando una indicación de la efectividad general de la red mundial de seguridad de la aviación. Si bien los Estados son los responsables por la seguridad de la aviación civil, la OACI contribuye en forma significativa a promover altos niveles de seguridad de la aviación, al asumir el liderazgo en la realización de cursos de instrucción, seminarios y talleres, y la provisión de asistencia técnica a los Estados. Debido a la delicada naturaleza de la información relacionada con la protección de la aviación, los niveles de cumplimiento con las normas de la OACI sólo están disponibles en forma restringida.

4.4 Indicadores de alto nivel propuestos para C – Medio ambiente

- C.1 Toneladas de combustible consumido (y CO₂ generado) por 100,000 RTK/ATK

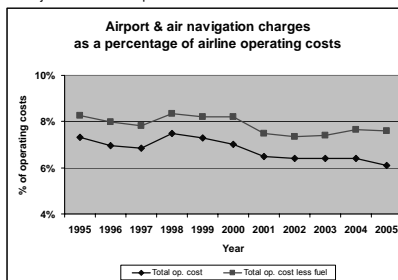


Explicación:

- Los motores de las aeronaves emiten una variedad de subproductos (emisiones) gaseosos y particulados que tienen diverso impacto ambiental. Algunas emisiones están relacionadas con componentes del combustible, como el azufre; otras están relacionadas con el ambiente oxidante de alta presión y de alta temperatura del motor, como los óxidos de nitrógeno (NO_x); y otras son simplemente subproductos de la reacción de oxidación que ocurre en el mismo proceso de combustión: dióxido de carbono (CO₂). Dada esta variabilidad, no existe una medida única que cuantifique con exactitud el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aviación. No obstante, todas las emisiones están correlacionadas en cierta medida con la cantidad de combustible consumido. Por lo tanto, desde una perspectiva de alto nivel, el monitoreo del cambio en el consumo de combustible en términos absolutos da una idea del cambio en la magnitud del impacto ambiental de las emisiones aeronáuticas. Debido a que las emisiones de carbono están directamente correlacionadas con el consumo de combustible de hidrocarburos (unidad de combustible X 3.16 = unidad de CO₂), el monitoreo del consumo de combustible da exactamente la misma perspectiva que si se monitorea las emisiones de carbono.

Indicadores de alto nivel propuestos para D – Eficiencia y desarrollo

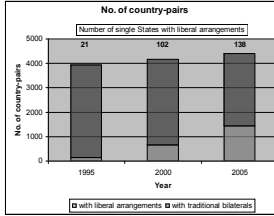
- D.1 Derechos aeroportuarios y por los servicios de navegación aérea, como porcentaje de los costos operacionales de la línea aérea



Explicación

- Este indicador ilustra la mayor eficiencia y efectividad en términos de costos de la provisión y operación de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, que, a su vez, es uno de los resultados del actual proceso de comercialización y privatización de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. También refleja el liderazgo de la OACI en el campo económico y en las políticas y materiales de orientación asociados que la Organización promueve y mantiene actualizados. No obstante, cabe notar que las mejoras en la eficiencia y costo-efectividad de los proveedores de servicio están relacionadas con las mejoras realizadas por los transportistas aéreos y la poca variación en el porcentaje que estos costos representan dentro de los costos operacionales totales de los transportistas aéreos (luego de excluir los costos de combustible) sugiere que el cambio en la eficiencia y costo-efectividad de los aeropuertos y servicios de navegación aérea concuerda con los cambios introducidos por los mismos transportistas aéreos.

- D.3 Cantidad y porcentaje del transporte aéreo que se realiza bajo un arreglo

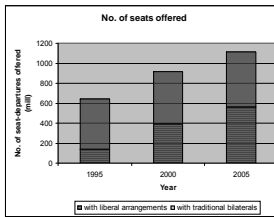


liberal

* tomando en cuenta la dirección del tránsito, los Países Bajos - EEUU y EEUU - Países Bajos son considerados como dos pares de países.

○ *Explicación*

- Los acuerdos de transporte aéreo entre Estados rigen el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo internacional en el mundo. Los acuerdos liberalizados reflejan los cambios en la reglamentación económica. Los datos registran el desarrollo de la liberalización y pueden ser utilizados para evaluar el impacto y magnitud de dicha liberalización sobre la eficiente operación de los servicios de transporte aéreo.
- Por ejemplo, tal como lo muestra la tabla, durante los últimos diez años, ha habido un significativo aumento en la cantidad de Estados que han aceptado arreglos bilaterales o multilaterales liberalizados. En términos del impacto o magnitud, durante 2005, alrededor del 20 por ciento de los pares de países con servicios aéreos de pasajeros sin escala y casi la mitad de la capacidad de asientos ofrecida ocurrieron entre Estados que han adoptado la liberalización (comparado con menos del 4 por ciento y alrededor del 20 por ciento, respectivamente, en 1995). A fin de crear un



¿QUE VIENE LUEGO?

¿Qué viene luego?

• Planes operacionales	Secretaría
• Incorporación de las RO	PCO
• Papel de los PIRG	Los PIRG

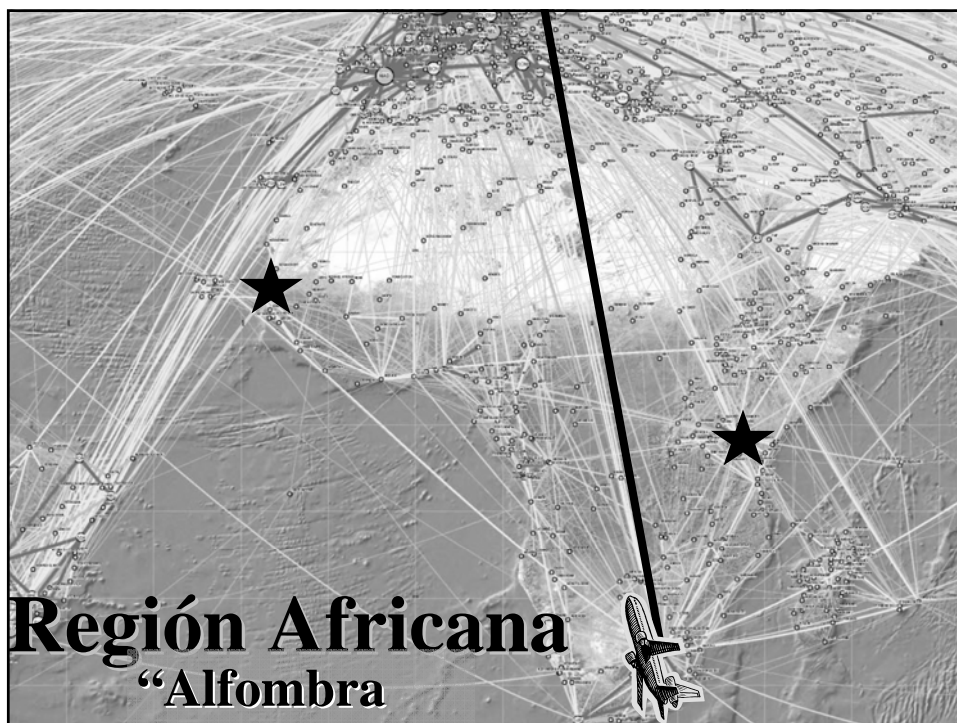
Planes operacionales

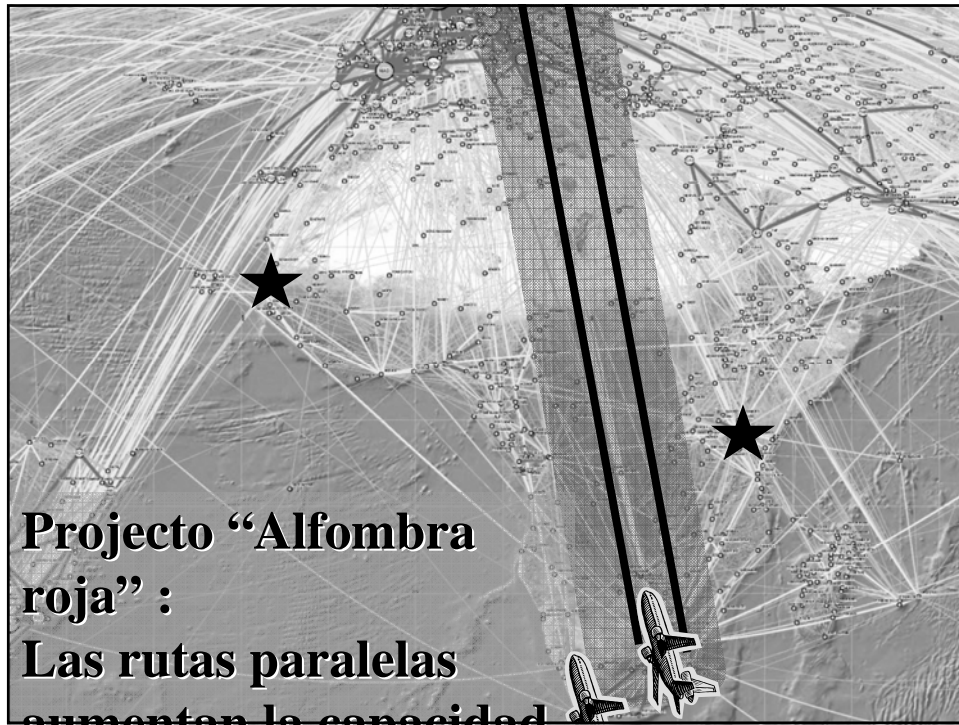
Dentro del contexto del desarrollo de una base de datos de Planes de negocios en reemplazo del Programa de Trabajo Técnico (TWP) en la ANB:

- Se ha diseñado un formato de plan operacional a través del ANIP (Programa integrado de navegación aérea).**
- Todas las regiones están involucradas activamente.**
- Otras direcciones están trabajando para alinear sus programas de trabajo.**

ANIP

- El ANIP es un plan operacional que integra los programas de trabajo de la ANB en la Sede y los de todas las Oficinas Regionales para SO: A, D y E
- En su debido momento, se ampliará el ANIP de manera que abarque a todas las otras SO, así como a todas las Direcciones y Oficinas.
- La forma física del ANIP es un ambiente estructurado en línea, que brinda visibilidad a los organismos gubernamentales, alta gerencia, asesores estratégicos, promotores del programa y gerentes de tareas.





¿Qué viene luego?

• Planes operacionales	Secretaría
• Incorporación de las RO	PCO
• Papel de los PIRG	Los PIRG

Oficinas Regionales

- Se está tomando medidas prácticas para armonizar los Planes Operacionales de las Regiones, dentro de un proyecto integrado con la Sede en el ANIP
- La ANB y la PCO han elaborado nuevos formatos
- Esto mejorará la integración funcional

¿Qué viene luego?

• Planes operacionales	Secretaría
• Incorporación de las RO	PCO
• Papel de los PIRG	Los PIRG

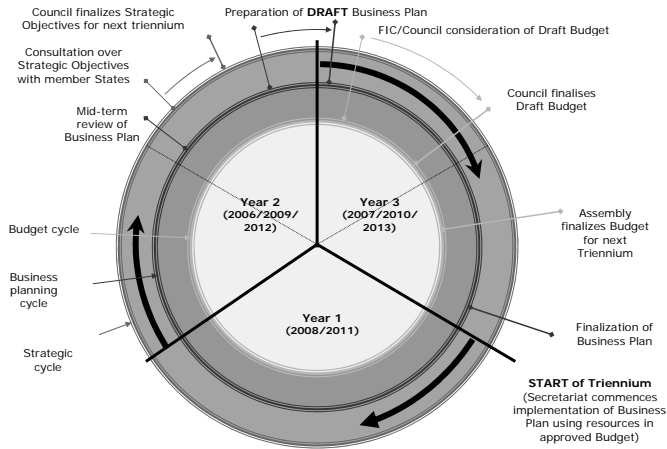
Papel de los PIRG

- Se alineará los TOR de los PIRG con los Objetivos estratégicos y el Plan de negocios
- El informe de los PIRG será presentado utilizando el formato del plan de acción, con un resumen administrativo
- El resultado de las reuniones de los PIRG serán parte del ANIP, con detalles como productos, cronograma, papeles y responsabilidades
- La siguiente diapositiva contiene un ejemplo de formato del plan de acción

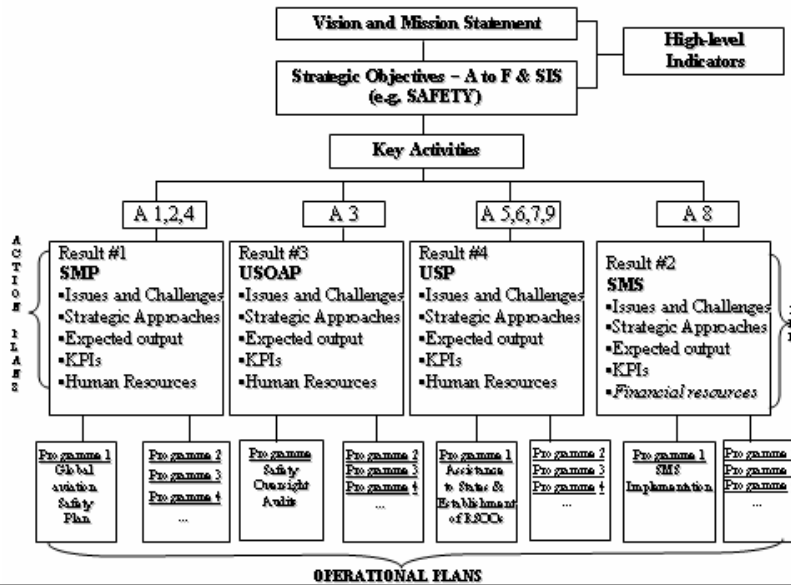
Acción de seguimiento a las Conclusiones/Decisiones del MIDANPIRG/10 N Plan de acción

Concl/ Dec No. --- Objetivo estrat- gico*	Título de la Conclusión/ Decisión	Texto de la Conclusión/Decisión	Acción de seguimiento	A ser iniciada por	Producto	Fecha pro- puesta
D 17/1 A , D	Implantación de las conclusiones del ALLPIRG/5 por parte del APANPIRG	<p>Que las siguientes conclusiones del ALLPIRG/5 sean analizadas por los respectivos subgrupos, que se tomen medidas para su implantación y que los resultados sean sometidos a las siguientes reuniones del APANPIRG:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conclusiones 5/2, 5/4, 5/5, 5/7, 5/8, 5/9, 5/11, y 5/13: ATS/AIS/SAR/SG; - Conclusiones 5/2, 5/4, 5/5, 5/13, 5/16, y 5/17: CNS/MET/SG; - Conclusiones 5/14, 5/15: DRTF 	<p>Asignar responsabilidades a los organismos contribuyentes</p> <p>Identificar proyectos para su implantación</p>	<p>APANPIRG</p> <ul style="list-style-type: none"> - ATM/AIS/SAR SG - CNS/MET SG - DRTF 	<p>Decisión</p> <p>Actualizar los programas de trabajo de los subgrupos y de otros organismos contribuyentes</p> <p>Proyectos de implantación</p>	<p>agosto 2006</p> <p>julio 2007</p>

Plan de negocios y ciclo presupuestario



Jerarquía de la planificación de negocios



Acción por parte del GREPECAS/14

- **Tomar nota del Plan de Negocios de la OACI y su relación con el GREPECAS.**
- **Tomar nota que, luego de la reunión, se elaborará un resumen ejecutivo que será presentado a la ANC.**
- **Al final de la reunión, elaborar un plan de acción que concuerde con el Plan de negocios, que sea parte de su informe y que sirva como seguimiento a sus deliberaciones.**



Plan de negocios:

**Preguntas
y
respuestas**