



## NOTA DE ESTUDIO

### CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

#### SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

#### Cuestión 1 del

orden del día: **Panorama mundial de las tendencias y novedades**

1.2: **Otro ámbito de la labor de OACI que puede tener repercusiones económicas**

#### **COSTO-EFICIENCIA DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)**

[Nota de estudio presentada por 22 Estados miembros<sup>2</sup>, miembros de la Comisión de Aviación Civil Latinoamericana (CLAC)]

#### RESUMEN

En la presente nota se proporciona información del resultado del Estudio de costo-eficiencia del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), de Latinoamérica, que demuestra el impacto económico tanto para los Estados como los explotadores.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) considerar la información y las evaluaciones presentadas en esta nota;
- b) respaldar las conclusiones presentadas en el párrafo 3; y
- c) adoptar las recomendaciones del párrafo 4.

**Referencias:** Los textos de referencia de la ATConf/6 están disponibles en:  
[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/5), realizada el año 1996, se decidió adoptar medidas para establecer un organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional, tendiente a mejorar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS).

1.2 En este marco, se suscribe un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en Montreal, Canadá, el 1 de octubre de 1998. El Memorando de entendimiento establece que es responsabilidad de la CLAC el propiciar un acuerdo

<sup>1</sup> La versión en español ha sido proporcionada por la Comisión de Aviación Civil Latinoamericana (CLAC).

<sup>2</sup> Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

entre los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe del continente americano para la implantación y participación en el Sistema.

1.3 Sin embargo, recién el año 2002 formalmente se iniciaron las actividades del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) al lograr la cantidad de diez (10) países miembros. Actualmente son 12 los Estados miembros.

1.4 El acuerdo de adhesión firmado por los Estados contiene dos artículos que han sido el eje para la implementación de las actividades de este proyecto, estos son: Artículo Segundo: - Armonización de Normas y Procedimientos, donde los Estados se comprometen a armonizar sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional y el Artículo Tercero, donde se comprometen a apoyar el Sistema con expertos que sean solicitados.

1.5 En el transcurso de diez (10) años el SRVSOP ha logrado establecer una estrategia de armonización de normas y procedimientos que se basa en el desarrollo de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y en una serie de actividades multinacionales que han creado las bases para la consolidación de un mecanismo regional efectivo de vigilancia de la seguridad operacional.

1.6 Actualmente la región presenta un alto grado de armonización de las normas, complementados con certificaciones de equipos multinacionales inicialmente a Centros de Mantenimiento, recientemente a Centros de Instrucción y se continuará avanzando en otras áreas.

1.7 La tendencia en el mercado de transporte aéreo internacional, de acuerdos aéreos comerciales más abiertos y con menor intervención de la autoridad, ha implicado una mayor competencia entre aerolíneas, y donde las economías de escala son determinantes. En este proceso, donde los Estados pueden participar facilitando los acuerdos multinacionales que impliquen una disminución de los costos mediante evitar la duplicación de esfuerzos. Desde esta perspectiva el rol que está cumpliendo el SRVSOP es muy importante para el desarrollo de la aviación en América Latina, con seguridad y eficiencia.

## **2. ANÁLISIS DEL COSTO-BENEFICIO DEL SRVSOP**

2.1 El modelo adoptado para estimar los beneficios para los Estados miembros consistió en determinar los costos o beneficios directos al realizar certificaciones, asistencia a los Estados, capacitación, producción y actualización de normas, a través del Sistema, comparado con los costos que se habrían producido a valores alternativos, esto es a precios de mercado que se hubiesen pagado si no existiese el SRVSOP y que cada Estado desarrollará sus propias normas y ejecutará sus propias visitas de certificación.

2.2 El escenario uno considera la situación sin la existencia del SRVSOP, en que los Estados deben desarrollar sus normas por separado y comprar sus cursos en el mercado y un segundo escenario que prevé una situación con el SRVSOP.

2.3 La medición de costos y beneficios se efectuó considerando cuatro productos que el SRVSOP entrega como resultado. Estos son: Capacitación, Asistencia a los Estados, Producción de LAR, Certificación de OMA.

2.4 Los resultados del estudio se reflejaron en dos tipos de Análisis: Cuantitativo y Cualitativo.

2.5 De los resultados del análisis desde el punto de vista cualitativo se desprenden las siguientes conclusiones:

- a) la gestión del SRVSOP ha permitido generar productos reconocidos por su calidad en la inspección y transparencia en la administración de seguridad operacional, como el Intercambio de Datos de Inspección de Seguridad en Rampa (IDISR);
- b) las actividades de certificación y vigilancia multinacionales contemplan también la instrucción en el trabajo para inspectores. Para cada actividad de certificación y vigilancia multinacional se conforma un equipo perteneciente al registro de auditores LAR y se abren plazas para que los Estados envíen a sus inspectores para participar en el proceso y adquieran experiencia en el trabajo;
- c) en materia de asistencia a los Estados, se ha logrado identificar las capacidades de la región, lo cual permite una mayor integración y la independencia de la región de asesores externos;
- d) una regulación armonizada con especialistas formados de manera estandarizada genera beneficios por la facilidad de acceso a estos especialistas, lo cual es un importante beneficio de ahorro de tiempo, para contar con una documentación única. Esto genera un mayor nivel de seguridad operacional de los Estados y de la región, otorgándole mayor competitividad frente a otras regiones;
- e) estos beneficios, orientados claramente a los operadores, brindan como resultado un aumento de la demanda, producto de la percepción de los usuarios finales del Sistema, de un aumento en la calidad de la seguridad operacional producto de la armonización de normas;
- f) en este estudio no se ha cuantificado la colaboración que brinda la OACI para la gestión del Gerencial y Técnica del Sistema Regional, representado directamente por el tiempo que dedica el Coordinador General (ICAORD Lima) y el Oficial Regional de Seguridad de Vuelo respectivamente.

2.6 De los resultados del análisis desde el punto de vista cuantitativo se desprenden las siguientes conclusiones:

- a) se obtuvieron los costos de realizar las distintas actividades de producción para generar los productos del SRVSOP, tanto por separado como en conjunto y, a su vez, los costos de realizar estas actividades sin que exista el SRVSOP. Es posible entonces visualizar un beneficio de US\$13 717 030.- por ahorro de costos, al contar con este Sistema;
- b) también es necesario considerar que los operadores, centros de mantenimiento, personal aeronáutico y otros usuarios del Sistema, también tendrán ahorros de costos producto de la existencia del SRVSOP. Por tanto, los beneficios que actualmente se encuentran cuantificados están subvaluados.

<b>PRODUCTO</b>	<b>COSTO SIN EL SRVSOP</b>	<b>COSTO CON EL SRVSOP</b>	<b>BENEFICIO</b>
<b>Instrucción</b>	2 060 570	927 985	1 132 585
<b>Asistencia a los Estados</b>	260 000	119 350	140 650
<b>Producción de LAR</b>	15 137 333	2 236 732	11 806 406
<b>Certificación de OMA</b>	881 870	244 481	637 389
<b>TOTAL</b>	18 339 773	3 528 548	<b>13 717 030</b>

Nota: Cantidades en US\$

2.7 Desde el punto de los operadores les disminuye considerablemente los costos para obtener una certificación, ya que con la auditoría del equipo multinacional recibe la certificación del resto de los Estados adheridos al sistema. Esta disminución de costos también se refleja en las horas-hombre que debían destinar a múltiples auditorías para lograr el mismo propósito.

2.8 Los beneficios tanto cualitativo como cuantitativo para los Estados y para los operadores aumentarán significativamente, cuando se incrementen los productos que se encuentra desarrollando el SRVSOP, y los efectos que producirá una normativa estandarizada para el intercambio de bienes y servicios entre operadores.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 El SRVSOP, desde su creación a la fecha, ha generado importantes ahorros de costos a los Estados que lo componen y se ha traducido en importantes beneficios para los operadores los que sólo recientemente podrán valorar los resultados.

3.2 Se ha efectuado capacitación, asistencia a los Estados, actividades multinacionales, implantaciones, seminarios y otros, que sin el Sistema no se hubiesen realizado o su costo habría sido prohibitivo para la mayoría de los Estados.

3.3 Se ha generado un banco de profesionales aeronáuticos de primer nivel, con una capacitación y experiencia estandarizada a nivel regional, lo que facilita la cooperación entre los Estados de la Región.

### 4. RECOMENDACIONES

4.1 Se proponen las siguientes recomendaciones a la conferencia:

- a) La OACI debería continuar promoviendo, apoyando y entregando mayores responsabilidades, a los Grupos Regionales de Seguridad Operacional, actualizando sus orientaciones en respuesta a los cambios y a las necesidades de los Estados y las subregiones; y
- b) Los Estados deberían incrementar la participación activa en los Grupos Regionales de Seguridad Operacional, e institucionalizar estos sistemas en una Organización Multinacional Regional, estableciéndoles metas e indicativos de gestión.