

SEXTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACION CIVIL DEL CARIBE CENTRAL C/CAR DCA/6

(Nassau, Bahamas, 02 - 04 de Julio de 2003)

Cuestión 4 del Orden del Día: Cuestiones sobre vigilancia de la seguridad operacional.

Cooperación Técnica de la Unión Europea en aspectos de seguridad operacional en la Comunidad Andina.

(Presentada por Colombia)

Resumen

La presente nota de informativa muestra los beneficios que se podrían obtener de la cooperación con la Unión Europea en el desarrollo de un mecanismo de control y seguridad operacional para la región andina como un proceso de integración subregional que de pasos a un proceso de integración regional en la materia a largo plazo.

1. Introducción

La Comunidad Andina es una organización subregional con personería jurídica internacional constituida por Bolivia, Ecuador, Colombia, Perú y Venezuela y compuesta por los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI)

Ubicados en América del Sur, los cinco países andinos agrupan a más de 115 millones de habitantes en una superficie de 4.710.000 kilómetros cuadrados y tienen hoy en día dificultades comunes en el ámbito de la aviación, en la prestación, aseguramiento y capacidad de ejercer el control operacional dentro de los lineamientos de OACI.

Los principales objetivos de la Comunidad Andina (CAN) son: promover el desarrollo equilibrado y armónico de sus países miembros en condiciones de equidad, acelerar el crecimiento por medio de la integración y la cooperación económica y social, impulsar la participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano y procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de sus habitantes.

La Comunidad Andina (CAN) y el Sistema Andino de Integración (SAI) como resultado de las reformas introducidas y programáticas ampliaron el campo de la integración más allá de lo puramente comercial y económico.

A partir del 1 de agosto de 1997 inició sus funciones la Comunidad Andina con una Secretaría General de carácter ejecutivo, cuya sede está en Lima (Perú). Se formalizó también el establecimiento del Consejo Presidencial Andino y del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores como nuevos órganos de orientación y dirección política. La Comisión comparte su facultad legislativa con el Consejo de cancilleres y está facultada a celebrar reuniones ampliadas con los ministros sectoriales, en los cuales se pueden concentrar los Ministerios de Transporte, o infraestructura o según el caso a los cuales estén adscritas las Direcciones de Aviación Civil de la Subregión.

La mayoría de los Flujos de tráfico aéreo de Norte a Sur América cruzan el espacio de la Región Andina, la actividad en la región es supremamente alta y las expectativas de crecimiento indican una tendencia positiva en los años venideros, y por ello la Comunidad Andina de Naciones ha venido pronunciándose sobre el transporte aéreo, mediante Decisión 297, se ha establecido una política de cielos abiertos dentro de la Subregión. Con ella, se pasó de la existencia de líneas de bandera con derecho exclusivo de prestar servicio de transporte aéreo internacional, a una multiplicación de empresas que gozan de ese beneficio, con libre acceso al mercado y sin ningún género de discriminación. Los resultados fueron nuevas rutas, nuevas empresas aéreas y mejores servicios a los usuarios.

Esta decisión fue complementada con la Decisión 360 que define los conceptos de "vuelos regulares" y "no regulares" teniendo en cuenta los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Asimismo, mediante la Decisión 320, modificada por la 361, se determinó la Múltiple Designación en el Transporte Aéreo de la Subregión Andina.

Actualmente estas decisiones están siendo evaluadas por el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) y la Secretaría General.

En cuanto se refiere al transporte multimodal, la Comunidad Andina ha adoptado, por medio de las Decisiones 331 y 393, una normativa comunitaria que regula las operaciones en la subregión.

Ante la tendencia creciente del intercambio interno y la necesidad de contar con servicios aéreos que movilicen a las personas y las mercancías en forma efectiva y eficiente, los países de la Comunidad Andina y en especial las autoridades del sector han puesto especial énfasis en el trabajo, de actualización y precisión del marco normativo comunitario que regula los distintos modos de transporte con el fin de que el sector aeronáutico y en beneficio de los usuarios dispongan de normas adecuadas.

Exportaciones Intracomunitarias por Modos de Transporte

Modo	Estructura de Millones USD			Estructura de Miles t		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Aéreo	5,7%	8,7%	9,2%	0,2%	0,3%	0,3%

En el 2000 y el 2001 se ha venido desarrollando las acciones encomendadas por los Presidentes andinos para el desarrollo de este sector que es el establecer criterios que faciliten el desarrollo de los vuelos transfronterizos de las empresas de la subregión.

2. Análisis

Dentro de la Comunidad Andina da Naciones existen órganos que pueden colaborar fuertemente y decididamente en el desarrollo de principios necesarios para establecer un ente multinacional de prestación de control de la seguridad operacional, estos son:

Consejo Presidencial Andino: Es el Máximo órgano del Sistema Andino de Integración (SAI) y emite directrices las cuales son instrumentadas por los otros órganos del SAI

El Parlamento Andino que es el órgano deliberante del Sistema Andino de Integración de naturaleza comunitaria, que representa a los pueblos de la Comunidad Andina se encarga, entre otras, de promover la armonización de las legislaciones de los Países Miembros y las relaciones de cooperación y coordinación con los Parlamentos de los países andinos y de terceros países. Por lo que puede colaborar en expedir una normas aeronáuticas o acoger y armonizar unas ya existentes de carácter técnico y de seguridad operacional.

El Consejo Andino de Ministros, integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores de los Países Miembros, suscribe Convenios y Acuerdos con terceros países o grupo de países o con organismos internacionales como sería en este caso la OACI, sobre temas cooperación; sus Decisiones son normas jurídicas que se rigen por lo establecido en el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia el Acuerdo de Cartagena.

La Corporación Andina de Fomento es una institución financiera internacional, considerada como el brazo financiero de la Comunidad Andina, la CAF tiene como misión apoyar el desarrollo sostenible de sus países accionistas y la integración mediante la movilización de recursos para la prestación de servicios financieros múltiples, instrumento que podría ayudar a construir los escenarios multinacionales en esta época de escasos recursos.

El Tribunal de Justicia Andina, Que es el órgano jurisdiccional de la Comunidad Andina, integrado por cinco Magistrados representantes de cada uno de los Países Miembros, con competencia territorial en los cinco países quien aportaría decididamente en el control de la legalidad de las normas multinacionales, garantizando sostenibilidad a el esquema multinacional de control y vigilancia de la seguridad operacional y atendiendo las relaciones jurídicas que de la aplicación de las normas o de los procedimientos se puedan derivar con los usuarios del transporte aéreo.

3. Alcance de la Cooperación ofrecida por la Unión Europea

En este marco de Cooperación se plantea a la reunión el retomar la propuesta de cooperación realizada bajo el titulo de “ Mejora de la Seguridad en la Región Andina” presentad con la Unión Europea en el Año 2000

La Comisión Europea planteo una propuesta para un programa de cooperación en seguridad Aérea

Los Objetivos son :

Sentar los fundamentos de una industria de la aviación debidamente regulada y supervisada que pueda proporcionar los servicios de navegación aérea

Estimular la integración regional y la cooperación económica entre los países de la Comunidad Andina y establecer un partenariado de largo plazo con Europa en materia de regulación y seguridad aérea

La áreas a cubrir son:

Apoyo institucional y Legal

Supervisión de la seguridad

Seguridad Operacional

Monitoreo internacional

El aporte de la Comunidad Europea 15.000.000 millones de euros y el aporte que debería dar la Comunidad Andina es de 4.000.000 millones de euros, cifra relativamente menor si sumamos los costos en que cada uno de nuestros Estados incurre en sostener los esquemas de seguridad y vigilancia operacional así como los beneficios sociales y económicos de garantizar la operación segura de nuestras aeronaves en todos los mercados y a todas los estados con reglas comunes que dan mayor flexibilidad y garantía.

4. Reunión de Ministros de la Comunidad Andina.

En el caso de transporte aéreo, los ministros de transporte de la comunidad andina examinaron el tema de la seguridad aérea, fueron ilustrados sobre la propuesta de la Unión Europea para la región y el fortalecimiento de la seguridad operacional y sobre la base de estudios recientes preparados por organismos internacionales, sugiriendo definir una posición comunitaria frente a la propuesta de la Unión Europea para desarrollar un proyecto regional sobre seguridad aérea.

5. Iniciativa del Transporte para el hemisferio Occidental ITHO

Como se sabe, la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) forma parte del proceso de la Cumbre de las Américas, cuyo objetivo es ofrecer un foro de convergencia y cooperación a los Ministros de Transporte de las Américas representantes de los países de la Cumbre de las Américas. El programa de acción de esta Iniciativa deriva de las áreas de acción prioritarias y otras directivas establecidas de mutuo acuerdo por los Ministros de Transporte representantes de los países de la Cumbre de las Américas.

El grupo GEASA, el cual es un grupo de expertos de la iniciativa del hemisferio occidental y busca aunar esfuerzos y soluciones para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional y optimizar recursos sería un instrumento propicio para que la Comunidad Andina con el apoyo de la Unión Europea canalicen los esfuerzos para el desarrollo de un estudio para la creación y puesta en marcha de un organismo multinacional de control y seguridad operacional para la subregión,

No debemos olvidar que los Jefes de Estado observaron que el impulso de la integración transfronteriza se fortalece por ser una resultante, entre otros factores, de la proximidad geográfica, de la identidad cultural y de la consolidación de valores comunes. Las fronteras sudamericanas deben dejar de constituir un elemento de aislamiento y separación para tornarse un eslabón de unión para la circulación de bienes y personas, conformándose así un espacio privilegiado de cooperación.

6. Recomendaciones

Se propone a la reunión tomar nota de los esfuerzos de integración subregional que se vienen realizando y explorando por la comunidad andina de naciones y el beneficio de unir esfuerzos en construir un mecanismo como ya lo han hecho otras subregiones que es el caso de ACSA.