

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

PERU

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(PE-M1012)

MEMORANDUM DE LINEA DE ACTIVIDAD

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Alejandro Taddia (RE3/FI3) jefe del equipo; Asako Yamamoto (MIF); Jerónimo Frigerio (LEG/OPR); Juan Manuel Leño (COF/CPE); Isabel Cardona (RE3/FI3) asistió en la producción del documento.

INDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO	1
II.	ELEGIBILIDAD DEL PROYECTO.....	2
III.	ANTECEDENTES	2
	A. Seguridad de la aviación civil.....	2
	B. La estrategia institucional y estrategia de Perú en el sector	3
	C. Estrategia del Banco en el sector.....	4
IV.	OBJETIVOS Y COMPONENTES BASICOS	4
	A. Objetivos.....	4
	B. Componentes básicos del Programa.....	4
V.	PRESUPUESTO DEL PROGRAMA	5
VI.	ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMOS DE EJECUCION.....	6
	A. Organismo ejecutor	6
	B. Mecanismos de ejecución.....	6
	C. Períodos de ejecución	6
	D. Contabilidad y auditoría financiera	6
	E. Adquisiciones de bienes y servicios	7
VII.	SEGUIMIENTO Y EVALUACION	7
	A. Informes de progreso	7
	B. Evaluaciones.....	7
VIII.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO	8
	A. Beneficios y justificación	8
	B. Beneficiarios.....	8
	C. Riesgos	8
	D. Impacto ambiental y social.....	9
IX.	CONDICIONES CONTRACUTALES ESPECIALES.....	9

ANEXOS

ANEXO 1	Marco Lógico
ANEXO 2	Presupuesto detallado

APÉNDICES

Proyecto de Resolución

DATOS SOCIOECONÓMICOS BÁSICOS

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

ABREVIACIONES

CORPAC	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
LAP	Lima Airport Partners
OACI	Organización de Aviación Civil

MEMORANDUM LINEA DE ACTIVIDAD

FOMIN COOPERACION TECNICA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(PE-M1012)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	República del Perú	
Organismo	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	
Ejecutor:		
Beneficiarios directos:	Los beneficiarios directos son la DGAC, los negocios directamente relacionados al sector o dependientes de la aviación, los operadores de aeropuertos, las empresas aéreas, las empresas de servicios aeroportuarios.	
Financiamiento:	FOMIN (Ventanilla 1, Línea de Actividad)	US\$265.700
	Contraparte Local:	<u>US\$177.860</u>
	Total:	US\$443.560
Objetivos	El objetivo general del Programa es el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria en el Perú; desarrollo del plan de capacitación de instructores y de entrenamiento de personal en seguridad aeroportuaria.	
Descripción:	El Proyecto consta de un componente: capacitación del personal a cargo de la seguridad aeroportuaria.	
Plazos:	Período de Ejecución:	18 meses
	Período de Desembolso:	24 meses
Condiciones contractuales especiales:	Es requisito para el primer desembolso la presentación de la constancia de haber designado un coordinador del proyecto. Previamente a la participación en el programa de capacitación, cada organismo, entidad o empresa participante deberá firmar una carta acuerdo con la DGAC indicando su rol y obligaciones dentro del programa, incluyendo un detalle de la contribución a la contrapartida que realizarán.	
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna	
Medio ambiente	Por la naturaleza del proyecto no se prevé impactos ni riesgos ambientales y sociales.	
Coordinación con Otros Bancos	No aplica.	

II. ELEGIBILIDAD DEL PROYECTO

- 2.1 El Programa es considerado elegible para financiamiento del FOMIN en el marco de la Facilidad de Cooperación Técnica, bajo la Línea de Actividad para el Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria aprobada por el Comité de Donantes en Noviembre de 2001. El Programa propuesto ratifica la importancia de la Línea de Actividad como instrumento para fortalecer la seguridad aeroportuaria en la región, anticipándose que se lograrán los siguientes beneficios: i) consolidar las reformas institucionales y reglamentarias del país acorde a las normas internacionales sobre seguridad aeroportuaria de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); ii) minimizar el impacto económico sobre el país que podría verse severamente afectado como consecuencia de la interrupción en actividades críticas como son el comercio, el turismo y la integración regional; iii) facilitar el marco normativo necesario para adecuaciones e inversiones de mayor escala y la implantación de tecnologías de punta para la seguridad aeroportuaria, y iv) mejorar la seguridad aeroportuaria asistiendo en el entrenamiento del personal.

III. ANTECEDENTES

A. Seguridad de la aviación civil

- 3.1 El transporte aéreo de carga y pasajeros ha tomado un rol preponderante con el advenimiento de una economía globalizada. Cada vez son mayores los flujos de pasajeros y carga que se transportan por vía aérea. En América Latina, el proceso de privatización y consolidación en la industria aérea ha llevado a un incremento de los servicios entre distintos países. Sin embargo, el flujo de pasajeros y carga en la región es todavía bajo si se lo compara con el transporte aéreo en el resto del mundo. Si bien existen algunos problemas de capacidad y costo relativo que impiden una mayor utilización del transporte aéreo, la falta de confiabilidad y seguridad no contribuyen a un mayor desarrollo de este medio de transporte.
- 3.2 La seguridad del transporte aéreo es un aspecto crítico para la industria en el cual distintos países han venido trabajando desde la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (conocido como el “Convenio de Chicago”) en 1944. Mediante este acuerdo se estableció un marco de operación para la aviación civil internacional y se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entidad encargada de desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, que después pasaría a ser un organismo especializado de las Naciones Unidas.
- 3.3 La importancia de la seguridad en el transporte aéreo quedó evidenciada en los trágicos eventos del 11 de septiembre del 2001. El mejoramiento en la seguridad aeroportuaria se ha vuelto una prioridad en todo el mundo para restaurar la confianza de los pasajeros y de los transportistas de carga en la seguridad del sistema de transporte aéreo. Con este fin la OACI ha decidido adoptar nuevas normas de seguridad aeroportuaria y reforzar los estándares existentes además de

implementar una auditoria de las normas en cada país miembro de OACI. Como parte de los nuevos estándares, los países miembros de OACI deben desarrollar un programa nacional de seguridad aeroportuaria; una red de reglamentos, procedimientos y guías para implementar los estándares internacionales; contar con un equipo de funcionarios experimentados y capacitados para vigilar a los operadores; además de contar con equipo adecuado para impedir actos ilícitos y criminales contra la aviación civil. Estos estándares aplican a las líneas aéreas, los aeropuertos, el sistema de tránsito aéreo, los agentes acreditados y todo el personal involucrado en proveer los servicios aeronáuticos.

B. La estrategia institucional y estrategia de Perú en el sector

- 3.4 El modo de transporte aéreo constituye un componente básico y estratégico dentro del transporte nacional de pasajeros y carga en Perú. Además, constituye el único modo de transporte en muchas regiones aisladas, particularmente en la Amazonía.
- 3.5 Durante el año 2001, se movilizaron aproximadamente 4 millones de pasajeros y 30 mil toneladas de carga. Actualmente hay 53 aeropuertos públicos en Perú, 9 de ellos internacionales, bajo jurisdicción de Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC). Adicionalmente hay unos 180 pequeños aeropuertos privados o bajo administración local. El Aeropuerto Internacional de Lima se encuentra en concesión desde el año 2001 a cargo de Lima Airport Partners (LAP).
- 3.6 La seguridad en los aeropuertos, en consecuencia, es un aspecto crítico que Perú ha venido trabajando, con relación al Anexo 17 de Convenio de Chicago. Con base en este acuerdo, Perú se comprometió a desarrollar un programa nacional de seguridad aeroportuaria, establecer las regulaciones y procedimientos que deben seguir todos los actores del sector, como a su vez vigilar y exigir su cumplimiento a fin de que las aerolíneas, los aeropuertos, agentes acreditados y otros organismos del estado cumplan con estos estándares.
- 3.7 La política en materia aeroportuaria, es determinada y ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) que es un órgano de línea del Ministerio de Transporte. De acuerdo a la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, la DGAC es la autoridad competente en todo lo relacionado con la seguridad de la aviación y es la encargada de formular el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación. El plan de desarrollo de la seguridad aeroportuaria en Perú involucró las estrategias de normatividad, factor humano, infraestructura, tecnología y de supervisión y autocontrol. Igualmente, se incorporó a la estructura organizacional de la DGAC el Departamento de Seguridad de la Aviación.
- 3.8 La estrategia normativa se inició desde enero de 2002 con las Regulaciones Aeronáuticas del Perú RAP-107 Programa de Seguridad de Aeropuerto, RAP-108 Programa de Seguridad del Explotador Aéreo, RAP-109 Programa de Seguridad de Agentes Acreditados, RAP-110 Mercancías Peligrosas y Transporte de Animales Vivos, RAP-111 Programa de Seguridad de Servicios Especializados

Aeroportuarios, y RAP-129 Programa de Seguridad del Explotador Aéreo Extranjero. El primer Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria se encuentra vigente mediante Resolución Ministerial 509-2003-MTC del 27 de junio del 2003. Actualmente el Gobierno del Perú se encuentra realizando las revisiones de dichas regulaciones y desarrollando el Programa Nacional de Control de Calidad del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación.

C. Estrategia del Banco en el sector

- 3.9 El Banco viene apoyando, mediante proyectos similares al propuesto bajo la Línea de Actividad para el Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria, las reformas institucionales y reglamentarias necesarias para adoptar los nuevos estándares de seguridad aeroportuaria en la región. De esta manera se contribuye a aumentar la seguridad del transporte aéreo de los países de la región y al mejoramiento de las ventajas comparativas.
- 3.10 Este proyecto busca adoptar e implementar las normas de seguridad en base a los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional, la misma que realizará auditorias a todos los Estados parte del Convenio de Chicago con relación al cumplimiento de las normas del Anexo 17 a dicho Convenio. Por tal motivo la DGAC busca a través de este proyecto la capacitación del personal de seguridad de la aviación del estado y del sector privado. El proyecto permitirá crear mejores condiciones para el transporte aéreo de carga y pasajeros, ya que el fortalecimiento de la autoridad de seguridad de la aviación, permitirá orientar y dar mejores facilidades a los pasajeros y la carga, lo que permitiría incrementar el flujo en el transporte aéreo.

IV. OBJETIVOS Y COMPONENTES BASICOS

A. Objetivos

- 4.1 El objetivo general de esta línea de actividad es el fortalecimiento de la seguridad de la aviación civil en el país. Específicamente, el objetivo es alcanzar dicho fortalecimiento mediante la capacitación del personal necesario para garantizar la operación eficiente y la aplicación de las normas de seguridad aeroportuarias, capacitando instructores y luego ejecutar y coordinar actividades de capacitación en las instituciones gubernamentales y privadas representadas en los aeropuertos para fines de seguridad.

B. Componentes básicos del Programa

- 4.2 El Programa contribuirá a financiar el componente de capacitación del personal. Se han preparado el borrador de los términos de referencia respectivos, los cuales han sido acordados con el Banco.
- 4.3 **Componente único:** *Capacitación del personal.* (FOMIN US\$232.700; Contraparte US\$81.000). El objetivo principal de este componente es la

elaboración e implementación de un programa de capacitación para instructores del sector público y privado, y la difusión de los conocimientos adquiridos por los instructores a las demás empresas del sector, atendiendo a lo establecido en la reglamentación vigente y a lo contemplado en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

- 4.4 A través de este componente, se financiará el montaje y la ejecución de un programa de capacitación de capacitadores destinado a preparar 25 instructores, involucrando tanto al personal de la Aeronáutica Civil que labora en funciones de seguridad aeroportuaria del sector público como privado, en los programas AVSEC (OACI Aviation Security Training Program) supervisores, AVSEC instructores, AVSEC manejo de crisis, AVSEC Gerentes y AVSEC Aerolíneas. Adicionalmente, este componente incluye las actividades de capacitación y sensibilización dirigidas a los implicados en la implementación del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, así como de los programas de seguridad de aeropuerto de explotadores de aeronaves.
- 4.5 El Programa de Difusión y Publicación incluye la programación de conferencias y charlas a los diferentes sectores aeronáuticos a fin de diseminar las regulaciones existentes, la elaboración de material (afiches, carteles, trípticos, etc.) para la capacitación de los pasajeros y usuarios de los aeropuertos, y la creación de un Laboratorio Móvil para realizar la difusión de la información en todo el ámbito nacional.

V. PRESUPUESTO DEL PROGRAMA

- 5.1 El costo total del Programa, que se detalla en el siguiente cuadro, alcanza a US\$443.560, correspondiendo US\$265.700 a recursos de la Ventanilla I del FOMIN, y US\$177.860 al aporte local.

	FOMIN	Aporte Local	Total
Componente único	\$232.700	\$81.000	\$313.700
Coordinación	\$0	\$96.860	\$96.860
Imprevistos	\$4.000	\$0	\$4.000
Auditoría	\$5.000	\$0	\$5.000
Evaluación	\$24.000	\$0	\$24.000
Total	\$265.700	\$177.860	\$443.560

- 5.2 La DGAC mantiene un Acuerdo de Gestión de Servicios que se inició el año 95, renovable cada cinco años, en el que se encuentran contemplados los recursos necesarios en materia de sueldo y capacitación de los funcionarios de la DGAC, sin embargo la orientación de la capacitación incluida en el mismo se orienta principalmente a la seguridad operacional. Actualmente se encuentra vigente el convenio denominado PER /01/801 OACI, renovado hasta el año 2006, con lo cual se garantiza la sostenibilidad operativa del Programa de Seguridad de la

Aviación Civil.

VI. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMOS DE EJECUCION

A. Organismo ejecutor

- 6.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú, será el organismo ejecutor de este proyecto, dado que es quien es reconocido por la OACI como responsable del cumplimiento de los Anexos a la Convención de Chicago (específicamente el Anexo 17). Esta entidad, la cual tiene a su cargo la regulación técnica de la Aviación Civil, establece los reglamentos y procedimientos para mantener la seguridad aérea y a su vez la seguridad aeroportuaria, en términos de prevención de actos de interferencia ilícita.

B. Mecanismos de ejecución

- 6.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú estará encargado de: i) supervisar y controlar el cumplimiento de los objetivos y metas del proyecto; ii) revisar y aprobar el plan anual de actividades del proyecto y el presupuesto, incluyendo la disponibilidad, uso y control de la contrapartida local; iii) asignar los recursos financieros necesarios a fin de asegurar la continuidad del proyecto; iv) ejecutar las actividades del Programa, incluyendo la selección y contratación de los consultores encargados de los programas de capacitación, así como la adquisición de los equipos y servicios necesarios del Programa, de acuerdo a los procedimientos y políticas del BID en la materia; y v) designar al Coordinador del proyecto, de acuerdo a los procedimientos del Banco y con su no objeción, pudiendo ser un funcionario de alto rango actualmente trabajando en esa dependencia, y cuyo costo se acepta como parte de la contrapartida local.
- 6.3 La DGAC está preparada para administrar e implementar el programa propuesto para lo cual cuenta con el Departamento de Seguridad de la Aviación creado en el mes de noviembre del año 2001. Entre las principales actividades que ha desarrollado la DGAC se encuentra la puesta en marcha del primer Programa Nacional de Seguridad de la Aviación, desarrollo de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, y el desarrollo del Manual del Inspector AVSEC.

C. Períodos de ejecución

- 6.4 De acuerdo a lo previsto en la Línea de Actividad, el período de ejecución será de 18 meses, el período máximo de desembolsos será de 24 meses.

D. Contabilidad y auditoría financiera

- 6.5 La DGAC será responsable ante el Banco por: i) abrir y mantener cuentas bancarias separadas y específicas para la administración de la contribución del FOMIN y de la contrapartida local; ii) procesar los pedidos de desembolsos y las justificaciones de gastos, de acuerdo con las normas de desembolsos del Banco;

- iii) establecer y mantener un control contable, financiero e interno adecuado; así como mantener al día los sistemas de archivo, de modo que permitan determinar las fuentes y usos de fondos del proyecto. Los registros contables del proyecto se archivarán de forma tal que permitan identificar los recursos recibidos y las respectivas fuentes; contar con información sobre los gastos del proyecto, de acuerdo con una tabla de cuentas previamente aprobada por el Banco; y contar con el detalle de los bienes adquiridos, servicios contratados y del uso que se le ha dado a los mismos y iv) preparar y presentar los informes financieros del Proyecto y otros informes financieros que sean requeridos por el Banco.
- 6.6 La auditoría externa de los estados financieros del proyecto será efectuada por un auditor independiente aceptable al Banco, en base a términos de referencia previamente aprobados por el Banco. El informe de la auditoría será presentado dentro de los 90 (noventa) días de la fecha del último desembolso. Los costos de la auditoría formarán parte del costo del proyecto y serán financiados utilizando los recursos de la contribución del FOMIN.
- E. Adquisiciones de bienes y servicios**
- 6.7 La adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría necesarios para la ejecución del proyecto, se realizarán de acuerdo con los procedimientos del Banco al respecto; su adquisición o contratación estará abierta a todos los países prestatarios del Banco y a los países donantes del FOMIN

VII. SEGUIMIENTO Y EVALUACION

A. Informes de progreso

- 7.1 La DGAC será responsable por el seguimiento y la preparación de los informes correspondientes. La DGAC presentará todos los informes de avance del proyecto, dentro de los 30 días después de la conclusión de cada semestre, y un informe final dentro de los 30 días después del último desembolso. Estos informes, que seguirán un formato previamente acordado con el Banco, incluirán un plan de trabajo y un cronograma de desembolsos para el semestre siguiente, todas las actividades y financiamiento del proyecto realizadas hasta la fecha, así como los resultados alcanzados medidos en términos de los indicadores y medios de verificación identificados en el marco lógico del proyecto. El Banco, a través de la oficina local, utilizará estos informes para el seguimiento del avance de la ejecución del proyecto y la preparación del Informe de Finalización del Proyecto dentro de los tres meses del último desembolso.

B. Evaluaciones

- 7.2 Las evaluaciones serán realizadas por un consultor de nivel internacional, especializado en seguridad aeroportuaria, seleccionado y contratado por el Banco. La evaluación intermedia se llevará a cabo, al haberse comprometido más del

50% del total de la contribución, considerándose al menos los siguientes aspectos: i) capacidad institucional de la DGAC; ii) actividades desarrolladas en relación con los cursos de capacitación; y iii) revisión de los recursos aplicados y la asignación de la contrapartida. Este informe debe ser entregado en un plazo no superior a dos meses, contados a partir de su contratación y debe evaluar si la DGAC está ejecutando el proyecto conforme lo acordado con el Banco, y si este no fuera el caso, indicar las acciones necesarias que garanticen la correcta ejecución del proyecto.

- 7.3 La segunda evaluación se llevará a cabo cuando se haya desembolsado, como mínimo, el 90% de la totalidad del proyecto, y analizará entre otros aspectos, los siguientes; i) el grado de cumplimiento de los objetivos específicos del proyecto; y ii) la cantidad de gente capacitada y los programas de entrenamiento desarrollados por la agencia a fin de garantizar que todo el personal decisivo en materia de seguridad aeroportuaria cuenta con los conocimientos necesarios. Este informe deberá ser presentado al Banco en un plazo máximo de tres meses contados a partir de la fecha de su contratación.

VIII. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO

A. Beneficios y justificación

- 8.1 El proyecto será financiado en el marco de la Facilidad de Cooperación Técnica, bajo la Línea de Actividad para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria (MIF/GN-71 y MIF/GN-71-1). La implantación del presente proyecto permitirá alcanzar los siguientes beneficios: i) minimizar el impacto económico sobre el país, que podría verse severamente afectado como consecuencia de la interrupción en actividades críticas como el comercio, el turismo y la integración regional; y ii) facilitar el marco formativo necesario para adecuaciones e inversiones de mayor escala y la implantación de tecnologías de punta para la seguridad aeroportuaria.

B. Beneficiarios

- 8.2 Los beneficiarios directos son la DGAC, los negocios directamente relacionados al sector o dependientes de la aviación, los operadores de aeropuertos, las empresas aéreas y las empresas de servicios aeroportuarios.

C. Riesgos

- 8.3 Centralización de programas de capacitación. Para reducir este riesgo, se requerirá al gobierno ratificar la continuidad de programas de capacitación comprensivos.
- 8.4 Sostenibilidad financiera del programa. La DGAC mantiene un Acuerdo de Gestión de Servicios que contempla los recursos necesarios para garantizar la sostenibilidad operativa del Programa de Seguridad de la Aviación Civil. Actualmente se encuentra vigente el convenio denominado PER /01/801 OACI, renovado hasta el año 2006.

D. Impacto ambiental y social

- 8.5 Por la naturaleza de la operación, focalizada en la capacitación sobre la seguridad aeroportuaria, no se prevé impactos ni riesgos ambientales o sociales.

IX. CONDICIONES CONTRACUTALES ESPECIALES

- 9.1 De acuerdo con lo establecido en la Línea de Actividad es requisito previo para el primer desembolso la presentación, por parte del organismo ejecutor, de la constancia de haber designado un coordinador del proyecto de acuerdo a los procedimientos del Banco y con su no objeción.
- 9.2 Previamente a la participación en el programa de capacitación, cada organismo, entidad o empresa participante deberá firmar una carta acuerdo con la DGAC indicando su rol y obligaciones dentro del programa, incluyendo un detalle de la contribución a la contrapartida que realizarán.

**FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA
(PE-M1012)
Marco Lógico**

RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
FIN			
Contribuir al efectivo funcionamiento y la seguridad del sector aéreo de Perú para que el país pueda capturar los beneficios económicos derivados del acceso a los mercados globales.	<p>Dos años de después de haber terminado el proyecto:</p> <p>La actividad aérea mantendrá el estándar internacional exigido por la OACI y demás organismos reguladores.</p> <p>La seguridad de Aviación será eficiente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Estadísticas de Accidentes y/o Incidentes en Aviación. Datos del número de pasajeros. Datos del No. de vuelos Informes de evaluación y auditoria de OACI y FAA. 	Se mantienen indicadores económicos positivos
PROPOSITO			
Fortalecer la seguridad aeroportuaria del país, mediante la capacitación del personal	Hasta dos años después de finalizada la operación, el subsector relacionado con capacitación y controles de seguridad de las auditorias periódicas de OACI, presenta resultados iguales o superiores a los obtenidos en la auditoria previa al inicio de la ejecución de la operación.	<ul style="list-style-type: none"> Informes semestrales de la DGAC. Auditoría de OACI Evaluación intermedia y final del consultor. PPMR. 	<p>Presupuesto adecuado para el funcionamiento operativo.</p> <p>Personal capacitado permanece en sus funciones.</p>
COMPONENTES			
Capacitación en materia de seguridad aeroportuaria	<p>A los 12 meses del primer desembolso, al menos 25 funcionarios estarán capacitados en los temas de seguridad básica aeroportuaria.</p> <p>Al final del proyecto, al menos 25 funcionarios serán capacitados como instructores en diversos temas de seguridad aeroportuaria y podrán difundir dicha información a sus empresas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Informes de evaluación y auditoria de OACI y FAA Reportes semestrales del proyecto por parte del ejecutor Informes de evaluación intermedio y final del proyecto. Estadísticas de Accidentes y/o Incidentes en Aviación. PPMR 	<p>Los cambios recientes en los estándares de la OACI no cambian en un futuro inmediato.</p> <p>Receptividad de actores del sector a nueva formativa.</p> <p>Disponibilidad de Equipamiento.</p> <p>Disponibilidad de personal capacitado por OACI para dar los cursos.</p> <p>Personal capacitado mantiene interés en continuar la carrera profesional.</p>
ACTIVIDADES			
Capacitación en materia de seguridad aeroportuaria.	<p>Elaboración de un Programa de Capacitación dirigido a 25 Instructores del sector.</p> <p>Programación de conferencias y charlas a los</p>	<ul style="list-style-type: none"> Informes de evaluación y auditoria de OACI y FAA. Reportes semestrales del proyecto por parte del 	<p>DGAC mantiene su nivel de financiamiento del Gobierno.</p> <p>La entrega de los equipos se realiza de acuerdo con las fechas previstas.</p>

**FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA
(PE-M1012)
Marco Lógico**

RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
	<p>diferentes sectores aeronáuticos a fin de disseminar las regulaciones existentes.</p> <p>Cursos en el extranjero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Curso Auditor AVSEC – OACI - Curso Universidad Concordia <p>Cursos Extranjeros en el Perú:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Curso de Auditores Nacionales - Seguridad de Aerolíneas - Manejo de Crisis - Curso de Negociación de rehenes - Curso de Negociación de rehenes - Formación de Instructores AVSEC - Equipos de Seguridad - Mercancías Peligrosas - Gestión de la Seguridad de la Aviación <p>Cursos Nacionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cursos de Legislación Aeronáutica - Curso de Explosivos - Curso de Migraciones - Curso Contraterorismo - Curso Contra narcotráfico - Normas y Regulaciones de Aduanas - Curso Auditores Internos - Curso Auditor Líder - Curso OSAS - Curso de Respuesta de Emergencias - Mercancías Peligrosas <p>Nuevas normas regulatorias DGAC</p>	<p>ejecutor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Registros contables y financieros del proyecto. Informe final de auditoria externa. • Evaluación intermedia y final del consultor. • PPMRs. 	<p>Instalaciones para capacitación son adecuadas para acomodar a los instructores y funcionarios.</p> <p>Disponibilidad de consultores para capacitación y contratación oportuna.</p>