

RESPALDO AL REFUERZO DEL MARCO REGULADOR E INSTITUCIONAL DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA CENTRAL, BELICE, REPÚBLICA DOMINICANA, HAITÍ Y PANAMÁ

(TC-00-07-03-2-RG)

RESUMEN EJECUTIVO

Organismo ejecutor:	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)	
Beneficiarios:	Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA), ministerios de Obras Públicas y Transporte (MOPT) de los países elegibles, por intermedio de las direcciones de Aeronáutica Civil (DAC), operadores particulares y usuarios de servicios de transporte aéreo de la región.	
Monto y fuente:	Modalidad:	No reembolsable (Facilidad I)
	FOMIN:	US\$4 millones
	Aporte local:	US\$2 millones
	COCESNA:	US\$1.676 millón
	Gobiernos nacionales	
	MOPT:	US\$324.000
	Total:	US\$6 millones
Plazos:	Periodo de ejecución:	36 meses
	Periodo de desembolso:	42 meses
Objetivos:	<p>El objetivo general del proyecto es el refuerzo del marco regulador e institucional de la seguridad en el transporte aéreo, a fin de mejorar la competitividad económica de América Central, Panamá, Haití, República Dominicana y Belice. La ejecución del proyecto ayudará a ampliar el acceso de la región a los mercados mundiales y su atractivo para las inversiones privadas en la aviación y en otros sectores clave, como el turismo.</p> <p>Los objetivos concretos son: i) reforzar el marco institucional del régimen regional de seguridad en la aviación y coadyuvar al desenvolvimiento de un marco regulador armonizado en la región; ii) configurar un sistema de información regional para mejorar el acceso a la información relacionada con la seguridad; iii) modernizar las direcciones de Aeronáutica Civil (DAC) de los</p>	

países elegibles a fin de contribuir a que cumplan las normas nacionales e internacionales de seguridad aeronáutica, como lo requiere la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Descripción:

El proyecto respaldará la consecución de los objetivos enunciados mediante la ejecución de tres componentes, a saber: i) armonización del marco regulador; ii) establecimiento de una base regional de datos sobre seguridad en la aviación; y iv) financiación de proyectos individuales de asistencia técnica preparados por los nueve países beneficiarios. La COCESNA establecerá en la ACSA y con financiación del proyecto, una unidad ejecutora (UE) cuyo cometido será la coordinación y difusión de las actividades del proyecto (véase los párrafos 3.19 a 3.22).

Revisión ambiental y social:

El Comité de Impacto Ambiental y Social (CESI) examinó social: el memorando de elegibilidad del proyecto en su reunión del 13 de octubre de 2000 y no formuló comentarios al respecto (véase los párrafos 5.6 y 5.7).

Cláusulas contractuales especiales:

Como condiciones previas al primer desembolso, la COCESNA y la ACSA presentarán, a satisfacción del Banco: i) prueba de que se ha seleccionado al Coordinador de acuerdo con los plazos y condiciones convenidos previamente con el Banco; ii) pruebas de que COCESNA y ACSA han adoptado formalmente las normas operativas del proyecto (véase en el archivo técnico AT IV); iii) prueba de que se ha establecido la UE como unidad de ACSA y que se le ha asignado un espacio apropiado para realizar su trabajo; y iv) un acuerdo modelo o carta de acuerdo, que firmarán la COCESNA y el Ministerio de Transporte de cada país elegible para la ejecución de los proyectos de asistencia técnica previstos dentro del marco del componente 3. Además, como condición previa para el desembolso de los fondos correspondientes al componente 3 para los tres países que no son miembros de la COCESNA, ésta y los ministerios de Transporte de Haití, la República Dominicana y Panamá firmarán sendos acuerdos globales a fin de establecer su cooperación mutua, conforme a lo estipulado en el párrafo 3.14, antes de la presentación de sus proyectos al Comité de Selección (véase el párrafo 4.14).

Excepciones a políticas del Banco:

Ninguna.

I. ELEGIBILIDAD DEL PROYECTO

- 1.1 El 13 de septiembre de 2000, el Comité de Política y Operaciones (CPO) del FOMIN declaró este proyecto elegible para recibir financiación del FOMIN, dentro del marco de su Facilidad I (Cooperación Técnica), por considerarlo compatible con los objetivos del FOMIN en cuanto a la promoción de un entorno favorable para la expansión del sector privado. El proyecto respaldará medidas tendientes al refuerzo de la seguridad en el sector de la aeronáutica civil de los países beneficiarios, a fin de mejorar sus ventajas comparativas para el sector privado y su competitividad. La aviación es un elemento clave para el acceso de un país a la economía mundial y un factor de crecimiento en sectores como el turismo, que constituye la principal fuente de ingresos para muchos países de la región.
- 1.2 Se escogió la región centroamericana para este proyecto porque cuenta con cuarenta años de experiencia de trabajo cooperativo por intermedio de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)¹, una organización regional que presta servicios a la aeronáutica. Además, en fecha reciente se dispuso una expansión de la COCESNA con objeto de incluir una unidad operativa denominada Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA), a fin de fortalecer las instituciones y el marco regulador necesarios para supervisar y regular la seguridad en el sector del transporte aéreo. Esta decisión de la COCESNA es prueba de la voluntad política y el compromiso de sus países miembros para tratar estos problemas en forma concertada.
- 1.3 El proyecto también incluirá recursos para la financiación de actividades en Panamá, Haití y la República Dominicana. Estos países han manifestado su aspiración de convertirse en miembros asociados de la COCESNA y, por ende, de la ACSA, con objeto de mejorar la supervisión de su seguridad y aprovechar las economías de escala.
- 1.4 El proyecto beneficiará inmediatamente a las DAC de los países participantes, aunque en definitiva las beneficiarias serán las industrias de los países que dependen del transporte aéreo para llevar a cabo sus operaciones. Resultarán especialmente beneficiadas las empresas relacionadas con el turismo y las dedicadas a la importación y exportación de bienes, que generalmente no tienen posibilidades de influir en las decisiones adoptadas en este sector.

¹ Los miembros de la COCESNA son Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras, Belice y Nicaragua.

II. ANTECEDENTES

A. El sector del transporte aéreo y el desarrollo económico

- 2.1 La aviación es uno de los componentes más importantes de la industria de los viajes y el turismo, así como uno de los factores cruciales de las decisiones sobre instalación de industrias y establecimiento de mercados de productos agrícolas perecederos, industrias de componentes de alta tecnología y empresas que deben hacer frente a las presiones de los inventarios puntuales. Además, la aviación desempeña un papel importante en la competitividad de un país y en su acceso al mercado mundial. En la competitividad influyen i) la cantidad y calidad de los servicios aeronáuticos y ii) la existencia de equipos e infraestructura de aviación adecuados.
- 2.2 Ha de considerarse dos aspectos en el papel que el transporte aéreo desempeña en la competitividad del país. Uno es la capacidad del sector privado para competir debidamente y otro es la influencia que el sector de la aviación ejerce en la posición del país frente al mercado mundial. Los costos operacionales directos (por ejemplo sistemas de aeronavegación e infraestructura de aeropuertos) del sistema de aviación de un país pueden influir en la competitividad de las aerolíneas y en la capacidad del país para atraer servicios y, por ende, mejorar el acceso al mercado. Los gastos de funcionamiento comercial en un país aumentan sustancialmente cuando los costos operacionales son altos por efecto de las deficiencias de los servicios de aeronavegación y aeropuertos, y por causa de las comisiones, cargos e impuestos que fija el gobierno, que colocan al país en desventaja de costos para atraer servicios.
- 2.3 Conforme a las pruebas empíricas, para que un país aumente su tasa de crecimiento y atraiga inversiones y operaciones tecnológicas, es esencial que cuente con acceso cómodo a un centro aéreo. El comercio electrónico en particular, con su énfasis en la velocidad como ventaja competitiva, ha incrementado la demanda de sistemas de distribución rápidos y eficientes. Más del 70% de las ventas de comercio electrónico se despacha por medio de servicios aéreos expresos. Además, los empresarios de la nueva economía viajan más que sus homólogos de la economía tradicional (algunos estudios señalan que hasta cuatro veces más), lo que hace del servicio aéreo directo un elemento clave para la atracción de inversiones en alta tecnología.
- 2.4 En la actualidad el turismo moviliza en todo el mundo más de US\$1 trillón y es un factor decisivo de desarrollo en América Latina y, más concretamente, en América Central. Se ha convertido en una de las industrias de más rápido crecimiento en la región y en 1999 el número de visitantes aumentó 16,2%. Los cuatro millones de turistas que año a año visitan la región han creado una inversión de US\$2.540 millones, que equivale a casi 5% del PIB combinado de los seis países

centroamericanos. Para que este crecimiento continúe, es importante que el público tenga confianza en la seguridad del transporte aéreo, así como el incremento de la capacidad de la región para satisfacer la demanda de una expansión de los servicios aéreos.

B. El marco internacional de seguridad en el transporte aéreo

- 2.5 Los gobiernos cumplen una función importante en la regulación de las operaciones de transporte aéreo y en la prestación de servicios de aeronavegación en la forma estipulada en las normas de seguridad internacionales. En 1944, mediante la Convención de Chicago, se estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con el cometido de fijar normas internacionales para la aviación. Hoy día el número de firmantes de la convención asciende a 185 países, incluidos todos los del hemisferio occidental. Los firmantes convienen en reglamentar y supervisar sus respectivos sectores de aviación de acuerdo con normas de seguridad internacionales, a los efectos de la certificación inicial y renovada de todos los aviones y operadores aeronáuticos (pilotos y escuelas de aviación), y las operaciones de aerolíneas, aeropuertos y sistemas de control del tránsito aéreo.
- 2.6 Durante más de cincuenta años, la única misión de la OACI ha sido el establecimiento de normas de seguridad internacionales y la formulación de recomendaciones para su aplicación por los gobiernos. En fecha reciente la OACI emprendió un programa universal de auditoría de la supervisión de seguridad, en virtud del cual se evalúa cada tres años el cumplimiento de esas normas de seguridad por parte de los gobiernos. Actualmente se llevan a cabo las auditorías en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y República Dominicana, previéndose su realización el año próximo en Panamá, Haití, Nicaragua y Belice. Puede hacerse uso de estas auditorías en el diseño de planes de acción y proyectos para el mejoramiento del marco reglamentario en cada país. La OACI, empero, no proporciona recursos financieros para la puesta en práctica de las recomendaciones de sus auditorías, ni lleva a cabo inspecciones ordinarias de aerolíneas o sistemas de tránsito aéreo, que constituyen una responsabilidad de cada gobierno.
- 2.7 En las auditorías de la OACI se verifica el cumplimiento del gobierno en los siguientes aspectos: i) derecho aeronáutico; ii) estructura orgánica de la institución reguladora; iii) normas y procedimientos de inspección; iv) evaluación del personal técnico especializado y capacitación del personal; v) trámites de certificación y supervisión ordinarias; y vi) sistemas de información para el seguimiento de la supervisión y las medidas. Además, hay otros dos aspectos fundamentales en materia de seguridad aeronáutica, a saber i) las operaciones aeroportuarias, y ii) el funcionamiento del sistema de control del tránsito aéreo, que actualmente la OACI no evalúa.

C. El sector del transporte aéreo en América Central

1. Marco institucional regional del transporte aéreo

- 2.8 La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), con sede en Tegucigalpa, se creó en 1960 como organización intergubernamental de servicios y comunicaciones aeronáuticos, dotada con la capacidad técnica y los recursos necesarios para atender a los distintos aspectos de la modernización de la aviación civil en la región. El convenio constitutivo fue suscrito originalmente por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, y Belice se unió formalmente a la organización el 1 de octubre de 1996.
- 2.9 La COCESNA esta a cargo de estas operaciones: i) servicios de control del tránsito aéreo, telecomunicaciones y ayudas para la navegación aérea; ii) inspección de auxilios para la navegación aérea; iii) instalaciones de formación de controladores aéreos; y iv) coordinación de las actuaciones en casos de emergencia, incluyendo las operaciones de búsqueda y rescate. La COCESNA percibe un caudal de ingresos originado en los cargos por sobrevuelo que se cobra a los usuarios del espacio aéreo, que le brinda autonomía financiera. Esos recursos, que en 1999 ascendieron a US\$17 millones, se usan para financiar el suministro de servicios de navegación aérea para la región. Las directrices de acción de la COCESNA emanan de un Consejo Ejecutivo compuesto por los viceministros de Transporte de los seis países.
- 2.10 El 1 de septiembre de 2000 se inauguró en San José, Costa Rica, la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) que es una unidad de la COCESNA. Su función principal consiste en evaluar y recomendar a los países miembros de la COCESNA medidas para el cumplimiento de sus obligaciones relacionadas con seguridad en la aviación, dentro del marco de la Convención de Aviación Civil Internacional y sus anexos. Para que la ACSA lleve a cabo sus cometidos, cada DAC de los países miembros de la COCESNA ha comisionado inspectores que pasaron a ser funcionarios de la ACSA con el cometido de realizar inspecciones y supervisar las operaciones de las aerolíneas y las instalaciones de mantenimiento de la región. Si bien las DAC han delegado las funciones de inspección, no pueden traspasar su responsabilidad de dar cumplimiento a las normas de la OACI. La ACSA se atiene a las directrices de un grupo técnico, compuesto por los directores de Aeronáutica Civil de los estados miembros de la COCESNA. Ésta es responsable de sufragar los costos operativos de la ACSA (sueldos del personal básico y los inspectores, equipos básicos y espacio de oficinas) durante los tres primeros años de funcionamiento de la agencia y durante este período la ACSA deberá lograr la autonomía financiera.
- 2.11 La ACSA presta asistencia a sus miembros mediante: i) la elaboración de procedimientos para la acreditación de operadores locales de transporte aéreo, organizaciones de mantenimiento y de capacitación, y servicios técnicos terrestres;

ii) la preparación y examen de los códigos reglamentarios aeronáuticos; iii) la organización de un registro nacional de aviones; iv) la preparación de manuales, guías y cursos para inspectores, y v) la elaboración de un programa de supervisión aeronáutica. Cada país tiene la responsabilidad de la aplicación de las recomendaciones de la ACSA.

2. La seguridad aeronáutica y la situación institucional y reglamentaria en la región

- 2.12 Actualmente, los únicos países beneficiarios que cumplen con las normas de seguridad dictadas por la OACI son Costa Rica y Panamá. Por otra parte, las estadísticas en materia de seguridad aérea en la región son inquietantes. Durante los pasados 25 años los accidentes de aviación disminuyeron radicalmente en los Estados Unidos y Canadá y aumentaron en América Latina. Entre 1959 y 1997 se perdieron 114 aviones en América Latina, más del doble que en los Estados Unidos y 40 más que en África. En América Central, la tasa de accidentes fatales es 120 veces superior a la de los Estados Unidos y la combinación de un aumento del 8% en el número de vuelos anuales y de la tasa de accidentes, provocará una cifra inaceptable de fatalidades. Estas cifras concurren a elevar el costo de las actividades comerciales en la región, pues las compañías aseguradoras aumentan sus primas en virtud de los riesgos crecientes de la operación en entornos que no se ciñen a las normas de seguridad.
- 2.13 Con escasas excepciones, la mayoría de los países incluidos en esta CT se rigen por leyes de aviación anacrónicas, que no atribuyen autoridad adecuada o recursos suficientes a las direcciones de Aeronáutica Civil (DAC). En la mayor parte de la región, la estructura orgánica de la DAC, dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) es débil debido a la insuficiencia de personal y la falta de un caudal de ingresos confiable, aunque casi todos los países aplican comisiones, cargos e impuestos a los usuarios. En muchos de los países beneficiarios no hay una autoridad moderna creada por ley encargada del transporte aéreo y, por ende, no existen los reglamentos, procedimientos y procesos necesarios para aplicar las normas internacionales relativas a seguridad en las operaciones aéreas, aeronavegabilidad de los aviones y acreditación del personal. En las DAC falta personal idóneo y experimentado para la supervisión del sector y la aplicación de las regulaciones. Además, las DAC no tienen acceso a sistemas de información modernos para mantenerse al día de las actividades de acreditación, aprobación y validación de licencias, las relacionadas con la supervisión e inspección continuas y la solución de problemas mediante la vigilancia.

III. EL PROGRAMA

A. Objetivo

- 3.1 El objetivo general de este proyecto es el refuerzo del marco regulador e institucional de la seguridad en el transporte aéreo, a fin de mejorar la competitividad económica de América Central, Panamá, Haití, República Dominicana y Belice. La ejecución del proyecto ayudará a ampliar el acceso de la región a los mercados mundiales y su atractivo para las inversiones privadas en la aviación y en otros sectores clave, como el turismo.
- 3.2 Los objetivos concretos son: i) reforzar el marco institucional del régimen regional de seguridad en la aviación y coadyuvar al desenvolvimiento de un marco regulador armonizado en la región; ii) configurar un sistema de información regional para mejorar el acceso a la información relacionada con la seguridad; iii) modernizar las direcciones de Aeronáutica Civil (DAC) de los países elegibles a fin de contribuir a que cumplan las normas nacionales e internacionales de seguridad aeronáutica, como lo requieren las auditorías de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

B. Componentes

- 3.3 El proyecto constará de tres componentes y una estructura de coordinación y difusión.

1. Armonización del marco regulador (FOMIN US\$1.055.800 y COCESNA US\$518.800)

- 3.4 Mediante este componente se financiará la asistencia técnica para las siguientes actividades: i) medidas de seguridad en la aviación; ii) creación y fortalecimiento de una División de Regulación y Marco Normativo, de carácter regional, en la ACSA; iii) diseño y puesta en práctica de una estrategia de financiación para la ACSA, que configure un mecanismo a fin de asegurar su autonomía; y iv) capacitación de inspectores.
- 3.5 Asistencia técnica para la adopción de medidas de seguridad en la aviación. Por medio del proyecto se financiará los servicios de un especialista o una firma de alto nivel, especializada en seguridad en la aviación, para que actúe como asesor técnico principal del proyecto. Las actividades de este Coordinador Técnico Internacional (CTI) serán: i) asistencia al Director General para el desenvolvimiento institucional de la ACSA; ii) evaluación y desarrollo de la capacidad técnica y funcional de la ACSA para ofrecer a los países beneficiarios supervisión de la seguridad en las operaciones aéreas; iii) supervisión y coordinación de los aspectos técnicos de la preparación de los planes de acción que requiera el proyecto; iv) asistencia a los países en la preparación de sus respectivos proyectos de asistencia técnica, incluida

la preparación de sus planes de acción sobre la base de las auditorías de la OACI; v) establecimiento del marco para la capacitación formal y práctica y ejecución del programa para todo el personal; y vi) participación en los comités Técnico y de Selección del proyecto (véase el Capítulo IV).

- 3.6 Establecimiento y desarrollo de una División de Regulación y Marco Normativo. Esta dependencia redactará, modificará y coordinará las regulaciones y normas relativas a la seguridad en la aviación para los países que forman parte de la COCESNA. La creación de esta división en la ACSA ofrecerá un mecanismo eficiente y eficaz en función del costo para configurar y mantener una estructura reguladora armonizada en la región, una vez que todos los estados miembros de la COCESNA han convenido en adoptar las mismas regulaciones que Costa Rica, que ya se ciñe a las disposiciones de la OACI. La normativa de Costa Rica comprende los anexos relacionados con residuos peligrosos, ruido y emisiones.
- 3.7 Entre las actividades de la División de Regulación y Marco Normativo figurarán: i) la coordinación de los grupos de trabajo sobre reglas y directrices, compuestos por gobiernos y operadores, que elaborará las nuevas regulaciones y políticas y los cambios de las existentes; ii) el diseño del mecanismo de aplicación de la nueva normativa; iii) el diseño y administración de una página en la red para la publicación de las normas y directrices oficiales de la ACSA, iv) el suministro de asistencia técnica a los gobiernos nacionales para la reforma de las leyes que sean necesarias para aplicar las regulaciones; y v) la capacitación del personal de las DAC nacionales.
- 3.8 Por medio del proyecto se financiará los servicios de un especialista o una firma de alto nivel, especializada en seguridad en la aviación, por espacio de dos años. Este consultor trabajará directamente con dos especialistas locales en la preparación de los procedimientos y procesos necesarios para modificar las regulaciones y directrices regionales, y brindará la capacitación necesaria para el personal de las DAC en los países. El asesor internacional y los especialistas locales poseerán experiencia en supervisión de seguridad, en la preparación de regulaciones y directrices y en la conducción de procesos de modernización en el sector de la aviación. El costo de los servicios de los dos especialistas locales se distribuirá entre el FOMIN y la COCESNA, a fin de asegurar la viabilidad financiera de la nueva división después de la conclusión del proyecto.
- 3.9 Estrategia de viabilidad financiera para la ACSA. Dentro del marco del proyecto se financiará los servicios de un especialista financiero o de una firma de este ramo, para que trace una estrategia de autonomía financiera para la ACSA y su mecanismo de ejecución. La estrategia apuntará al establecimiento de una escala apropiada de cargos por servicio que constituya una fuente de ingresos para la ACSA, sin detrimento de la expansión de las operaciones en la región. La ACSA será responsable de la presentación del proyecto de estrategia al Consejo Ejecutivo de la COCESNA y de la obtención de su aprobación.

- 3.10 Capacitación de inspectores. Mediante esta actividad se financiará la capacitación del personal de la ACSA en regulaciones, pautas y realización de las inspecciones y la formación de instructores de inspectores.

2. Base regional de datos sobre seguridad en la aviación (FOMIN US\$247.200, COCESNA US\$225.900)

- 3.11 Por medio de este componente se financiará el análisis, diseño y puesta en práctica de un sistema regional que comprenderá registro de aviones, licencias de personal, informes de suficiencia de operadores, comprobaciones de inspecciones, medidas correctivas tomadas y resultados obtenidos. Se contratará servicios de consultoría para organizar el sistema, instalarlo en los países participantes, adquirir los equipos y programas necesarios para las DAC y capacitar al personal en el uso. A fin de aprovechar las economías de escala y la unificación de la información, el sistema regional tendrá su base en la COCESNA y dispondrá de acceso en línea para actualizar la información en la ACSA, en las oficinas regionales del COCESNA y en las DAC de los países miembros. En el marco de este componente, la COCESNA financiará la contrapartida necesaria para el acceso local a la red de sus estados miembros. Los estados que no son miembros de la COCESNA podrán incluir esta actividad en sus respectivos proyectos de cooperación técnica dentro del componente 3.
- 3.12 En virtud de la importancia que reviste el fortalecimiento de la información regional, se contratará a un consultor independiente para que evalúe los resultados del sistema de seguimiento al cumplirse el trigésimo mes de iniciada la ejecución y prepare las recomendaciones que entienda apropiadas. La evaluación se concentrará en: i) la situación de entradas del sistema y el nivel de las transmisiones; ii) el uso medio en materia de acceso; y iii) el compromiso de las partes nacionales, especialmente en lo que atañe al mantenimiento.

3. Asistencia técnica individual (FOMIN US\$2.268.000; COCESNA US\$648.000; contrapartida individual US\$324.000)

- 3.13 Por medio del principal componente del proyecto se financiará asistencia técnica para la aplicación de las medidas correctivas necesarias en varios aspectos, que han recibido prioridad, de manera que los países beneficiarios estén en mejores condiciones para cumplir con las normas internacionales de seguridad en la aviación definidas por la OACI. La asistencia que se financiará con fondos del proyecto consistirá en servicios de consultoría, capacitación de personal y adquisición de los equipos necesarios, por un monto de hasta US\$360.000 para cada país solicitante. En cada proyecto, hasta un 70% del costo se financiará con recursos de la contribución del FOMIN y el resto con fondos de contrapartida proporcionados por la COCESNA para los seis países. La compra de equipos y programas no superará el 30% de los fondos de asistencia técnica asignados a cada país y cada proyecto tendrá un período de ejecución de 18 meses a lo sumo.

- 3.14 La COCESNA financiará la contraparte de los proyectos específicos que lleven a cabo sus seis estados miembros. En cuanto a Haití, la República Dominicana y Panamá, la COCESNA firmará acuerdos globales con los respectivos ministerios de Transporte, antes de la presentación de sus proyectos específicos, con objeto de establecer: i) los plazos y condiciones de la cooperación entre las partes para la ejecución de proyectos específicos de asistencia técnica; ii) la obligación del Ministerio de Transporte de suministrar financiación de contrapartida equivalente, por lo menos, a 30% del costo total de cada proyecto específico; y iii) la obligación del Ministerio de Transporte de ejecutar el proyecto conforme a las políticas y procedimientos del Banco y ciñéndose a los plazos y condiciones estipulados en este memorando. Una vez firmados dichos acuerdos, la formalización de cada proyecto específico se completará mediante un intercambio de cartas entre la COCESNA y el Ministerio de Transporte. El monto de las compras de equipos y programas no podrá superar el 30% del total de los fondos para asistencia técnica asignados a un país. El plazo para la ejecución de cada proyecto será de 18 meses.
- 3.15 El principal elemento que se usará para determinar el volumen de asistencia técnica que se financiará en cada país son las auditorías de la Oficina de Aeronavegación de la OACI, realizadas en forma regular y gratuita, de la situación de cada país en cuanto al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad, que se encuentran a disposición de la ACSA y de las DAC de los países. Los recursos del Banco y el FOMIN o de la contraparte no se usarán para financiar la contratación de consultores por intermedio de la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI.
- 3.16 Para los países que formen parte de la COCESNA, podrá financiarse estas actividades de asistencia técnica: i) respaldo para la preparación, por medio de un consenso, de proyectos de ley de modernización del derecho aeronáutico con énfasis en la armonización de sus disposiciones técnicas; ii) la reorganización de las DAC, asegurando su capacidad de cumplimiento de las disposiciones de supervisión mediante provisión de la ACSA y diseño de una estrategia de autonomía financiera; iii) la aplicación de las regulaciones armonizadas; iv) la capacitación del personal de las DAC para llevar a cabo sus funciones; v) la puesta en vigencia de los manuales armonizados para inspectores; vi) la puesta en vigencia de procedimientos armonizados de expedición de licencias y acreditación; y vii) la puesta en vigencia de procedimientos y métodos armonizados para la solución de problemas de seguridad. En los tres países que no son miembros de la COCESNA podrá financiarse las mismas actividades, pero deberán preparar proyectos más individualizados y apropiados para sus necesidades concretas.
- 3.17 El buen resultado de este proyecto dependerá directamente de la precisión con que los países definan sus necesidades de asistencia técnica y, por esta razón, la COCESNA ha acordado que la ACSA colabore con todos los países interesados en lograr acceso a los fondos para la preparación de sus respectivos proyectos.

- 3.18 En cada proyecto nacional se apartará una cuantía de US\$10.000 para financiar una evaluación independiente al término del período de ejecución. Esas evaluaciones se aportarán a la evaluación final del proyecto (véase el Capítulo VII).

4. Coordinación y difusión del proyecto (FOMIN US\$324.000; COCESNA US\$280.500)

- 3.19 Mediante este componente se financiará las actividades necesarias para la administración, coordinación y difusión del proyecto. La unidad ejecutora se instalará en la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica. Esta unidad será responsable de las actividades a escala regional y de la recepción, evaluación y aprobación de las solicitudes de asistencia técnica de los países beneficiarios, conforme a lo descrito en el capítulo dedicado a la ejecución.
- 3.20 Durante el período de ejecución, se financiará con recursos del proyecto la remuneración de un Coordinador, que estará encargado de supervisar la ejecución y difusión del proyecto y de preparar todos los documentos que solicite el FOMIN durante la ejecución. El coordinador supervisará el proceso de selección de los proyectos nacionales de asistencia técnica que se detalla más adelante (párrafos 3.16 a 3.22). El Comité Directivo de este proyecto aprobará al postulante seleccionado de conformidad con los procedimientos del Banco. Los términos de referencia (TDR) para la contratación del coordinador fueron acordados con la COCESNA y se encuentran en los archivos técnicos del proyecto. También se contratará a un gerente financiero para que lleve a cabo todas las funciones de contabilidad e información financiera (véase sus TDR en los archivos técnicos del proyecto).
- 3.21 Con fondos de este componente también se financiará un mínimo de nueve cursillos, que servirán como vehículo de difusión del proyecto, examen de sus resultados y evaluación de su eficacia. En los cursillos participarán interesados públicos y privados del sector de la aviación y sus objetivos serán: i) brindar a los países beneficiarios información acerca de la preparación de sus respectivas solicitudes de cooperación técnica; ii) examinar los proyectos en curso e intercambiar opiniones con los miembros de los comités Directivo y Técnico (véase el capítulo dedicado a la ejecución); iii) intercambiar información sobre los proyectos ejecutados; y iv) evaluar los resultados y el plan regional de acciones futuras en el sector.
- 3.22 La COCESNA sólo puede financiar los costos de sus estados miembros y, por esta razón, los gastos de viaje y viáticos de los representantes de los países que no lo son (Haití, la República Dominicana y Panamá) correrán por cuenta de los respectivos ministerios de Transporte y se reconocerán como fondos de contrapartida para sus respectivos proyectos de cooperación técnica que se ejecutarán dentro del componente 3.

IV. EJECUCIÓN

A. Organismo y unidad ejecutores

- 4.1 La COCESNA, que será contraparte del Banco y el FOMIN para este programa, es una organización pública internacional establecida en 1960, que brinda servicios de navegación aérea a los seis países centroamericanos, a saber Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua (véase el párrafo 2.8). Además, el proyecto comprenderá actividades que se llevarán a cabo en Haití, la República Dominicana y Panamá, que no son estados miembros de la COCESNA.
- 4.2 La COCESNA ejecutará el proyecto por intermedio de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA), una unidad de la COCESNA que se creó en diciembre de 1999 para encargarse de cuestiones de normas de seguridad y supervisión en la región (véase el párrafo 2.11). En el ámbito de la ACSA se establecerá una Unidad Ejecutora (UE) formada por un Coordinador, un Gerente Financiero y un Asistente Administrativo (véase los párrafos 3.19 a 3.22). La ACSA administrará el proyecto en el plano regional; lo difundirá en los países de la región; asistirá en la definición de necesidades; recibirá, evaluará y aprobará solicitudes de respaldo; y contratará, en consulta con los países beneficiarios, la asistencia técnica apropiada para atender a las solicitudes presentadas.
- 4.3 La COCESNA, por intermedio de la ACSA, se encargará de la administración de los recursos del proyecto y, por ende, por intermedio de la ACSA: i) establecerá y mantendrá registros contables y financieros del proyecto, separados y específicos; una estructura de control interno; y sistemas de archivo que permitan la identificación detallada de las fuentes y usos de los recursos del proyecto, ii) abrirá cuentas bancarias separadas y específicas para la administración de la contribución del FOMIN y de los fondos locales de contrapartida; y iii) preparará y presentará al Banco las solicitudes de desembolsos con sus respectivas justificaciones de gastos, informes sobre el fondo rotatorio y otros informes financieros que solicite el Banco.
- 4.4 La COCESNA, con la aprobación de su Consejo Ejecutivo (véase el párrafo 2.9), solicitó mediante carta al Representante del Banco en Honduras fechada el 22 de junio de 2000, un proyecto de asistencia técnica no reembolsable con objeto de ayudar a la ACSA y a sus países miembros a poner en práctica las medidas correctivas necesarias para mejorar los niveles de seguridad en el transporte aéreo de la región y cumplir con las normas internacionales en la materia.

B. Mecanismo de ejecución

1. Estructura de control de la ejecución

- 4.5 Se creará un Consejo Directivo compuesto por los integrantes del Consejo Ejecutivo de la COCESNA (véase el párrafo 2.9) y por los viceministros de

Transporte de Panamá, República Dominicana y Haití, que será responsable de la aprobación del presupuesto para el año siguiente y del plan de trabajo anual para el proyecto, y de su presentación al Banco y al FOMIN para la obtención del visto bueno. El Comité Directivo se reunirá, por lo menos, una vez al año también podrá hacerlo en forma extraordinaria por solicitud del Director General de la COCESNA.

- 4.6 Se creará un Comité Técnico con el cometido de asesorar acerca de las pautas técnicas del proyecto, compuesto por el grupo técnico de la ACSA (véase el párrafo 2.10), las DAC de Haití, Panamá y la República Dominicana y representantes de operadores privados de la región. El Comité Técnico se reunirá dos veces por año a fin de brindar asesoramiento acerca de la ejecución de las actividades, examinar los informes de progreso del proyecto (véase el párrafo 4.16) y analizar el avance de los proyectos nacionales de asistencia técnica.

2. Solicitudes y aprobación de asistencia técnica individual

- 4.7 Cada país podrá solicitar asistencia técnica individual (véase el componente 3) para su Dirección de Aeronáutica Civil (DAC) por intermedio del respectivo Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), durante los primeros 18 meses del período de ejecución del proyecto. Cada DAC actuará como organismo ejecutor del proyecto de cooperación técnica pertinente y el MOPT deberá asegurar la disponibilidad de los fondos de contrapartida. La ACSA será responsable de prestar asistencia al país a fin de asegurar la aplicación de los procedimientos del Banco en las adquisiciones de bienes y servicios. Cada DAC, por su parte, deberá rendir cuenta detallada de su proyecto a la ACSA para la preparación de los estados financieros que se presente al banco y al FOMIN.
- 4.8 Cada país podrá solicitar fondos del programa para uno o más de los aspectos definidos, acorde con sus necesidades de asistencia. Cada proyecto individual podrá tener un monto máximo de US\$360.000, de los cuales se financiará el 70% con cargo a la contribución del FOMIN y el resto con recursos de contrapartida del país pertinente (véase el párrafo 3.14). En el caso de los estados miembros de la COCESNA, ésta proporcionará los fondos de contrapartida y en cuanto a los estados que no son miembros, los fondos de contrapartida serán suministrados por los respectivos ministerios de Transporte, en virtud de acuerdos globales con la COCESNA.

a. Solicitudes de fondos

- 4.9 Los países presentarán sus solicitudes de asistencia técnica a la ACSA por intermedio de sus respectivos MOPT, incluidos los países beneficiarios que no forman parte de la COCESNA (República Dominicana, Haití y Panamá).
- 4.10 Los documentos de proyectos deberán incluir esta información:

- 4.11 *Antecedentes:* Descripción de la situación actual, resultados de las auditorías de la OACI y campos de asistencia propuestos;
- 4.12 *Proyecto:* Descripción pormenorizada de las actividades y términos de referencia para los servicios de consultoría que se solicite;
- 4.13 *Financiación:* Presupuesto propuesto, separando los rubros para los cuales se solicite financiación del FOMIN de los que vaya a financiarse con recursos locales; descripción de los rubros que se financiará con aportes locales en especie, detallando su valor equivalente en dólares estadounidense, que no podrá ser más de la mitad de la contrapartida local; una declaración donde conste que el país no está recibiendo asistencia técnica o financiera de fuente bilateral o multilateral alguna para las actividades solicitadas; y el compromiso de verter las contribuciones monetarias al proyecto hasta que se complete el monto de la contrapartida necesaria. Deberá incluirse una partida de US\$10.000, por lo menos, para financiar una evaluación independiente.

b. Aprobación de proyectos

- 4.14 El procedimiento para la aprobación de solicitudes será este: i) se establecerá en la ACSA un Comité de Selección compuesto por el Director General de la COCESNA, el Director de la ACSA, el asesor internacional del proyecto para cuestiones de seguridad aeronáutica, el asesor internacional en materia de regulación y políticas y el Coordinador, que actuará como secretario; ii) el coordinador analizará las solicitudes y enviará el documento por vía electrónica, acompañado por un sucinto informe, al Comité de Selección; iii) se enviará una copia de la solicitud al Banco, concretamente a la División de Finanzas e Infraestructura Básica 2 (FI2) y al FOMIN, junto con el informe del coordinador; iv) el Comité de Selección tomará una decisión acerca de la solicitud dentro de un plazo de diez días hábiles contados a partir de la recepción de la síntesis del coordinador; v) dentro del mismo plazo, el Banco y el FOMIN notificarán a la ACSA, por vía electrónica, si tienen objeciones o no al proyecto y formularán comentarios si fuere necesario. Si el Banco no diera a conocer su opinión dentro de dicho plazo, se dará por sentado que no tiene objeciones a la solicitud.
- 4.15 Una vez que el Comité de Selección haya aprobado el proyecto, la COCESNA y la ACSA firmarán los convenios de cooperación técnica con el MOPT de cada país para formalizar cada proyecto específico. En el caso de los tres países que no son miembros de la COCESNA, una vez que el Comité de Selección haya aprobado el proyecto, la COCESNA firmará una carta de acuerdo con el MOPT respectivo. En la carta de acuerdo constarán por vía de referencia los plazos y condiciones de los acuerdos globales a que se refiere el párrafo 3.14. En los convenios y cartas de acuerdo de CT deberá incluirse una constancia de disponibilidad de los fondos de contrapartida y la fuente de esos fondos (la COCESNA o el MOPT). La COCESNA y la ACSA presentarán este convenio al Banco para obtener acceso a

los fondos del componente 3 de este proyecto. Si al cumplirse 18 meses de iniciada la ejecución ninguno de los beneficiarios elegibles hubiera solicitado asistencia por medio del proyecto, el Banco y el FOMIN y la COCESNA evaluarán la posibilidad de reasignar los fondos a la financiación de otras actividades de asistencia técnica descritas en el componente 3 (véase el párrafo 3.16) en cualquiera de los otros países elegibles.

C. Informes

- 4.16 La COCESNA y la ACSA, por intermedio de la UE, asumirán la responsabilidad del control y la preparación de informes semestrales sobre el proyecto. En cada informe de progreso deberá documentarse las actividades del semestre, con énfasis en la consecución de resultados y los efectos del proyecto. En los informes deberá consignarse los progresos de los proyectos individuales de asistencia técnica (véase el componente 3) ejecutados por las DAC beneficiarias. La COCESNA y la ACSA, junto con la Representación en Costa Rica, acordarán el contenido y la estructura de los informes de progreso antes de su preparación. La UE, asimismo, preparará planes de trabajo y calendarios de desembolsos para el semestre siguiente. Deberá presentarse al Banco los informes de progreso dentro de los 60 días siguientes al término del semestre. Dentro de los tres meses siguientes al término de la ejecución del proyecto, el Banco presentará al FOMIN el informe de terminación de proyecto.

D. Grado de preparación de los proyectos

- 4.17 Es difícil precisar las prioridades en materia de asistencia técnica, más allá de las consignadas en los archivos técnicos del proyecto (véase ATII), porque hay nueve países elegibles para recibir la asistencia técnica y existen diferencias sustanciales en cuanto al grado de progreso de la reforma de sus respectivas instituciones y marcos normativos. Por esta razón, el proyecto ha sido estructurado con amplitud y se ha establecido en la ACSA una unidad a la cual pueden dirigirse los países con sus solicitudes concretas.
- 4.18 El grado de preparación para la ejecución de este proyecto es alto porque: i) la COCESNA y la ACSA han convenido las condiciones de la administración del proyecto; ii) están preparados los términos de referencia para el coordinador, el gerente financiero y los especialistas internacionales; iii) los países ya han consignado sus necesidades iniciales de respaldo; iv) los comités que supervisarán los aspectos técnicos y de políticas del proyecto están parcialmente estructurados como parte de las operaciones regulares de la COCESNA y la ACSA, v) los países miembros de la COCESNA han convenido un conjunto de normas y políticas armonizadas y que la ACSA se encargue de las actividades necesarias; vi) la ACSA está organizando programas de capacitación de inspectores a escala regional; y vii) en todos los países participantes la OACI ha realizado auditorías o las llevará a cabo a comienzos del año próximo.

V. COSTO Y FINANCIACIÓN

A. Costo

- 5.1 El costo total del proyecto asciende a US\$6 millones. El monto máximo de financiación del FOMIN será US\$4 millones, consistentes en fondos no reembolsables de la Facilidad de Cooperación Técnica (Facilidad I) y los fondos de contrapartida sumarán US\$2 millones, aportados por la COCESNA. Hasta el equivalente a US\$324.000 de fondos de contrapartida podrá tener su origen en los MOPT de los tres países que no son miembros de la COCESNA, para financiar las actividades relacionadas con la asistencia técnica para cada país dentro del componente 3.

Cuadro 5.1
Presupuesto

Componente	Total	FOMIN	Contrapartida	
			COCESNA	País
1. Armonización del marco normativo	1.574.600	1.055.800	518.800	0
2. Sistema regional de seguimiento aeronáutico	473.100	247.200	225.900	0
3. Asistencia técnica específica para los países	3.240.000	2.268.000	648.000	324.000
4. Coordinación y difusión del proyecto	604.500	324.000	280.500	0
5. Evaluación y auditorías	95.000	95.000		0
6. Imprevistos	12.800	10.000	2.800	0
Total	6.000.000	4.000.000	1.676.000	324.000
Porcentajes		67%	28%	5%

- 5.2 Las contribuciones en especie no serán superiores al 50% del total de fondos de contrapartida y la disponibilidad de estos fondos en cada país será una condición previa para la recepción del respaldo del FOMIN para la asistencia técnica en cada país. La COCESNA, por intermedio de la ACSA, deberá asegurar que en cada proyecto nacional se apliquen las prácticas de contabilidad requeridas por el Banco.

B. Auditorías financieras

- 5.3 La COCESNA presentará al Banco los estados financieros anuales del proyecto, auditados por una firma independiente de auditores aceptable para el Banco, dentro de los 90 días siguientes al cierre de cada ejercicio fiscal. Para sufragar los costos de estas auditorías se ha asignado una partida de US\$45.000.

C. Adquisiciones de bienes y servicios

- 5.4 La COCESNA, por intermedio de la ACSA, será responsable de la adquisición de los bienes y servicios necesarios para el proyecto, en consulta con los países beneficiarios, y aplicará las normas, procedimientos y políticas del Banco en materia de adquisiciones, y los criterios de elegibilidad del FOMIN en cuanto a las contrataciones. La COCESNA y la ACSA acordarán con el Banco y el FOMIN los términos de un pliego de licitación uniforme que se usará como modelo para todas las adquisiciones de bienes y servicios. La COCESNA y la ACSA deberán asegurar que cada proyecto nacional de asistencia técnica se ejecute de acuerdo con las políticas del Banco.

D. Plazos de ejecución y desembolso

- 5.5 El plazo para la ejecución de este proyecto es 36 meses contados a partir de la firma del convenio de financiación y el plazo para el desembolso 42 meses contados a partir de la misma fecha. Una vez que se haya cumplido las condiciones previas para el primer desembolso, podrá adelantarse hasta el 10% de los recursos del proyecto para la constitución de un fondo rotatorio, a fin de facilitar la ejecución. Podrá reponerse los recursos de dicho fondo previa justificación documentada de su uso.

E. Impacto ambiental y social

- 5.6 Los impactos de la aviación en el medio ambiente consisten principalmente en ruido y emisiones de las aeronaves. La OACI dicta las normas internacionales para la atenuación de esos efectos, a las que los países deben adherirse. Mediante el fortalecimiento de las instituciones responsables de la supervisión y aplicación de las disposiciones de la OACI en materia de seguridad, con el proyecto también se mejorará la capacidad de las direcciones de aeronáutica civil para cumplir con todos los requisitos relacionados con la supervisión de las normas ambientales.
- 5.7 El Comité de Impacto Ambiental y Social (CESI) examinó el memorando de elegibilidad del proyecto en su reunión del 13 de octubre de 2000 y no formuló comentarios respecto de su contenido.

VI. JUSTIFICACIÓN Y RIESGOS

A. Justificación

- 6.1 El proyecto es compatible con la estrategia del Banco en lo atinente a modernización del estado, integración económica regional, refuerzo de la competitividad internacional y simplificación y armonización de las normas que afectan al comercio y al libre desenvolvimiento de éste entre los países.

- 6.2 Mediante el proyecto se respaldará las reformas institucionales y reglamentarias coordinadas que sean necesarias para que los países participantes cumplan las normas internacionales de seguridad en la aviación, coadyuvando al mejoramiento de las ventajas competitivas de la región y de cada país en el mercado mundial. La ventaja comparativa de una nación guarda relación directa con su capacidad de infraestructura -la capacidad para transportar pasajeros y bienes de manera eficiente. La mayoría de los estudios determina la existencia de una relación de uno a uno entre la tasa de crecimiento del PIB de un país y la tasa de crecimiento per cápita de la infraestructura. Este proyecto ayudará a mejorar las ventajas competitivas de la región, mediante la provisión de un entorno más propicio para la expansión de las actividades aeronáuticas y, por consiguiente, contribuirá a la expansión del turismo y de las oportunidades comerciales. Este proyecto, además, contribuirá a la integración regional en este importante sector.
- 6.3 El sector de la aviación de América Central ha demostrado liderazgo y un alto grado de coordinación para actuar conjuntamente en la atención a las necesidades de servicios comunes. Merced a la creación de una organización regional proveedora de servicios de navegación aérea y a su reciente unión para asistir a los estados miembros en el mejoramiento de los aspectos institucionales y de regulación de seguridad aérea, América Central es la única región del hemisferio occidental que ha asumido compromisos institucionales de una acción conjunta. La COCESNA, organización que ha prestado servicios de control del tránsito aéreo durante 40 años, posee autonomía financiera total y no ha dependido de los estados miembros en lo concerniente a fondos. En 1999, el Consejo Ejecutivo decidió una expansión de los servicios de la COCESNA en el campo de la seguridad, mediante la creación de la ACSA y en este sentido, COCESNA ofrece al mundo un modelo. La financiación del Banco y el FOMIN es clave para colaborar con el establecimiento de la ACSA y suministrar recursos a las DAC de la región, para que estén en condiciones de modernizarse y cumplir con las normas internacionales requeridas.

B. Riesgos

- 6.4 Participación insuficiente de los países. Seis de los países ya convinieron en la creación de la agencia regional de seguridad para ayudar al fortalecimiento de sus instituciones y marcos normativos, pero tres de los países participantes en el proyecto (República Dominicana, Haití y Panamá) no forman parte de esa agencia. Por consiguiente, uno de las exigencias para el proyecto consiste en facilitar la participación de esos tres países. El riesgo se ha minimizado mediante el nombramiento de un coordinador que deberá difundir información, ayudar en el diseño de proyectos y colaborar con los países para la presentación de las solicitudes. Asimismo, la COCESNA y la ACSA han invitado a los tres países que no son miembros a participar en los órganos de control de la ejecución creados para el proyecto.

- 6.5 Dificultades para el sostén de las mejoras logradas. La cuestión de la sustentabilidad es clave para el mantenimiento de los niveles de seguridad de la OACI. Esto guarda relación directa con la capacidad de las DAC para generar una corriente de ingresos que les permita hacer frente a los cambios de exigencias en materia de seguridad en la aviación. Para aliviar este riesgo, en los proyectos nacionales se establecerá claramente los mecanismos de financiación disponibles para crear una fuente de ingresos confiable, a fin de respaldar el trabajo de la agencia regional y de las direcciones de aeronáutica civil de cada país (véase los párrafos 3.13 y 3.18). Además, la OACI, los usuarios de los sistemas y otras organizaciones, realizarán evaluaciones constantes de la situación y los resultados de estas reformas. Esta presión adicional contribuirá a la sustentabilidad de las reformas.

VII. CONTROL Y EVALUACIÓN

- 7.1 El principal instrumento de control del proyecto, lo constituirán los informes semestrales de la COCESNA y la ACSA al Banco. En ellos deberá incluirse información completa acerca del grado de consecución de los objetivos del proyecto, incluyendo el número de países que hayan solicitado fondos, situación del trámite de las solicitudes, situación de la asistencia técnica, fondos comprometidos y desembolsados, etc. La Representación del Banco en Costa Rica será responsable del control y la supervisión de esta operación, con respaldo de FI2 y del FOMIN.
- 7.2 Se ha previsto la realización de dos evaluaciones independientes, una a mediados de la ejecución y la otra al término. El Banco y el FOMIN contratarán a consultores especializados para llevar a cabo estas evaluaciones y, con tal finalidad, se ha asignado una partida de US\$50.000 de la contribución. La evaluación a mitad del período se realizará al cabo de 18 meses de ejecución o después que se haya comprometido el 50% de los fondos para el proyecto. En esta evaluación se analizará el nivel de compromiso de fondos, el progreso de los componentes regionales, la eficacia del mecanismo de aprobación de las solicitudes individuales y el avance de los proyectos nacionales, y se formulará las recomendaciones apropiadas para la continuación del proyecto. La COCESNA y la ACSA serán responsables de la aplicación de las medidas correctivas que se estime necesarias en virtud de la evaluación, a satisfacción del Banco y del FOMIN. Mediante la evaluación final, que se presentará dentro de los tres meses siguientes al término de la ejecución, se determinará la eficacia del proyecto en cuanto al logro de sus objetivos de acuerdo con los indicadores estipulados en el marco lógico (Anexo I).

VIII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 8.1 No se ha previsto excepciones a las políticas del Banco.

IX. CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 9.1 Como condiciones previas al primer desembolso, la COCESNA y la ACSA presentarán, a satisfacción del Banco: i) pruebas de que se ha seleccionado al Coordinador de acuerdo con los plazos y condiciones convenidos previamente con el Banco; ii) pruebas de que la COCESNA y la ACSA han adoptado formalmente las normas operativas del proyecto (véase en el archivo técnico AT IV); iii) prueba de que se ha establecido la UE como unidad de la ACSA y que se le ha asignado un espacio apropiado para realizar su trabajo; y iv) un acuerdo modelo o carta de acuerdo, que firmarán la COCESNA y el Ministerio de Transporte de cada país elegible para la ejecución de los proyectos de asistencia técnica previstos dentro del marco del componente 3.
- 9.2 Además, como condición previa para el desembolso de los fondos correspondientes al componente 3 para los tres países que no son miembros de la COCESNA, ésta y los ministerios de Transporte de Haití, la República Dominicana y Panamá firmarán sendos acuerdos globales a fin de establecer su cooperación mutua, conforme a lo estipulado en el párrafo 3.14, antes de la presentación de sus proyectos al Comité de Selección (véase el párrafo 4.14).

**AL REFUERZO DEL MARCO REGULADOR E INSTITUCIONAL DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO EN AMÉRICA CENTRAL,
REPÚBLICA DOMINICANA, HAITÍ Y PANAMÁ**

MARCO LÓGICO

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>ceso de la región a los ndiales y su atractivo para las privadas en sectores enciales, merced al aumento tividad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de las exportaciones • Aumento del número de vuelos en la región • Aumento de los ingresos por concepto del turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Cuentas del PIB • Solicitudes de aumento de los vuelos diarios por parte de aerolíneas 	<ul style="list-style-type: none"> • Situación macroeconómica e países de la región • Los gobiernos siguen interes promoción de una mayor co
<p>O:</p> <p>marco institucional y seguridad en el transporte e mejorar la competitividad e América Central, Panamá, ica Dominicana y Belice.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoras en el cumplimiento de las normas de la OACI por los países participantes en un plazo de tres años • Demostración de la viabilidad financiera de la ACSA en un plazo de tres años • Reducción de 20% en los accidentes de aviación en la región 	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de auditoría de la OACI • Contabilidad financiera, especialmente corriente de ingresos y costos e ingresos previstos de la ACSA • Informes de IATA sobre accidentes, informes de NTSB 	<ul style="list-style-type: none"> • Continúa el servicio regional supervisión de la seguridad a • La seguridad aeronáutica sig prioridad para los países de l
<p>NTES:</p> <p>ión del marco normativo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estructuración y mantenimiento del marco normativo y de políticas armonizado en los seis países miembros de la COCESNA y la ACSA, al cumplirse 24 meses de ejecución • Organización y administración de cursos de inspección y políticas a por lo menos 90 inspectores y directivos al cumplirse 30 meses de ejecución 	<ul style="list-style-type: none"> • Reglamentos nacionales armonizados de cada estado miembro de la COCESNA • Inspecciones ordinarias y asistencia técnica por parte de la ACSA • Auditorías de la OACI atinentes al cumplimiento de las normas nacionales • Informe sobre la estrategia de viabilidad financiera • Plan de acción para la ejecución de la estrategia de viabilidad financiera 	<ul style="list-style-type: none"> • Los países continúan respalc reglas armonizadas • Hay recursos de contrapartio disponibles • Los operadores privados sig considerando la supervisión una prioridad para la continu servicio para la región

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>nal de datos sobre seguridad</p> <p>técnica individual</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento, en los estados que no son miembros de la COCESNA, de normas nacionales congruentes con las normas internacionales de seguridad estipuladas en los anexos de la OACI, al cumplirse 36 meses de ejecución • Instalación y puesta en servicio de los equipos y programas de la base de datos al cumplirse 24 meses de ejecución • Todos los estados miembros de la COCESNA tienen acceso a la información en línea al cumplirse 24 meses de ejecución • Se ha capacitado a 37 especialistas técnicos de la COCESNA, la ACSA y las DAC al cumplirse 24 meses de ejecución • Al cumplirse 18 meses de ejecución está definido el número de solicitudes de asistencia técnica • Preparación de los planes de acción con medidas correctivas al cumplirse 24 meses de ejecución • Leyes de aeronáutica modernas preparadas al cumplirse 36 meses de ejecución • Comprobación de las reorganizaciones de DAC de acuerdo con las normas de la OACI al cumplirse 36 meses de ejecución 	<ul style="list-style-type: none"> • Actas de las reuniones de la ACSA con los estados miembros relativas a la ejecución de la estrategia financiera • Proyecciones de ingresos de la ACSA • Informes extraídos de la base de datos • Actualización de la base de datos en todos los sitios • Mantenimiento de la base de datos a cargo de los usuarios • Auditorías de la OACI • Actas parlamentarias • Informes de progreso • Conclusiones de las evaluaciones finales de los proyectos 	<ul style="list-style-type: none"> • Los países beneficiarios aportan recursos necesarios para la ejecución de sus proyectos • Todos los interesados están interesados en torno a los nuevos proyectos para la aviación • Los nueve países elegibles demuestran intención de participar en el proyecto y aseguran los recursos de cooperación necesarios

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>ión y difusión del proyecto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Establecida la UE, con personal asignado y espacio de oficinas adecuado al cumplirse el primer mes de ejecución • Al cumplirse 30 meses de ejecución se ha dictado los nueve cursillos y se han llevado a cabo las reuniones extraordinarias de los comités Directivo y Técnico • Todos los componentes del proyecto se ejecutan dentro del marco cronológico fijado • El proyecto goza de buen reconocimiento en la región 	<ul style="list-style-type: none"> • Actas de cursillos y reuniones de comités • Informes de progreso de la COCESNA y la ACSA al Banco • Evaluaciones intermedia y final • Documentos de los proyectos de asistencia técnica individuales 	
<p>DES: / ndor Técnico Internacional (individual o firma) aplicación de una estrategia para la ACSA imiento y puesta en imiento de una División de ón y Marco Normativo ción de inspectores</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contratado el CTI durante el primer mes de ejecución, por un período de 36 meses. US\$432.000 • Contratado el especialista financiero (o firma). US\$40.000 • Contratado el asesor internacional en regulaciones y políticas durante el primer mes de ejecución, por un período de 24 meses. US\$144.000 • Especialistas locales contratados durante el primer mes de ejecución, por un período de 36 meses. Dos contratos por US\$144.000 cada uno • Capacitación en inspección y políticas de por lo menos 90 profesionales de la ACSA y de las DAC al cumplirse 24 meses de ejecución. US\$348.000 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrato entre la COCESNA y el CTI. Informes de progreso • Contrato entre la COCESNA y el especialista financiero. Informe de estrategia • Contrato entre la COCESNA y el asesor internacional • Contratos entre la COCESNA y los especialistas locales • Contratos entre la COCESNA y los proveedores de capacitación provenientes de los países miembros del FOMIN 	<ul style="list-style-type: none"> • En los países miembros del elegibles se halla disponible técnica necesaria • Los consultores preparan las tiempo

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>• Adquisición de equipos y programas para el sistema de seguimiento y capacitación del personal en el uso de programas</p> <p>• Ejecución de proyectos en los nueve países para aplicar medidas de seguridad</p> <p>• Capacitación del personal de la ejecutora</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adquisición de los elementos necesarios para el sistema de seguimiento aeronáutico al cumplirse 12 meses de ejecución. Equipos US\$141.700 Configuración de redes US\$68.000 Programas US\$125.600 Capacitación US\$127.800 • Convenios de cooperación técnica entre COCESNA y cada uno de los nueve países beneficiarios firmados al cumplirse 18 meses de ejecución. US\$360.000 cada uno Costo del componente US\$3.240.000 • Coordinador del proyecto contratado durante el primer mes de ejecución por 36 meses. US\$252.000 • Contador contratado durante el primer mes de ejecución por 36 meses. US\$72.000 • Asistente administrativo contratado durante el primer mes de ejecución por 36 meses. US\$36.000 • Nueve cursillos dictados: Tres para el Comité Directivo en los meses 1, 12 y 24 Seis para el Comité Técnico en los meses 1, 6, 12, 18, 24 y 30. US\$134.400 	<ul style="list-style-type: none"> • Solicitudes de precios a por lo menos tres proveedores distintos • Contratos entre la COCESNA y proveedores de tecnología • Contratos entre la COCESNA e instructores de informática para el uso y mantenimiento de la base de datos • Contrato de asistencia técnica entre la COCESNA y el país x. • Contrato entre la COCESNA y el Coordinador. Informes de progreso presentados por la UE a la COCESNA • Contrato entre la COCESNA y el contador. Informes financieros <p>Conclusión de las actas de cursillos y reuniones de comités</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En los países miembros del FMI elegibles se hallan disponibles los equipos y programas necesarios • La entrega de equipos y programas es completa puntualmente • Los nueve países están dispuestos a participar en este componente • En los países miembros del FMI elegibles se halla disponible la especialización técnica necesaria

PROYECTO DE RESOLUCION

REGIONAL. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA APOYAR EL
FORTALECIMIENTO DEL MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL DE LA
SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO EN CENTROAMERICA, BELICE,
HAITI, PANAMA Y REPUBLICA DOMINICANA

El Comité de Donantes del Fondo Multilateral de Inversiones

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Fondo Multilateral de Inversiones, proceda a formalizar los acuerdos necesarios con la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del memorando de donantes a que se refiere el documento MIF/AT- sobre un programa para apoyar el fortalecimiento del marco regulatorio e institucional de la seguridad en el transporte aéreo en Centroamérica, Belice, Haití, República Dominicana y Panamá.
2. Destinar para fines de esta resolución hasta la suma de US\$4.000.000, o su equivalente en otras monedas convertibles, con cargo a los recursos de la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.