

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

CHILE

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(TC-0205023-CH)

MEMORANDO DE LINEA DE ACTIVIDAD

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mario Durán-Ortiz Jefe; Asako Yamamoto (MIF); Paula Giraldez (LEG/OPR); Sandra DeMart (RE1/FI1); Patricio Díaz (COF/CCH); y Haydemar Cova (RE1/FI1) quienes asistieron en la producción del documento.
--

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO

I.	ELEGIBILIDAD DEL PAIS Y DEL PROGRAMA	2
II.	ANTECEDENTES	2
A.	La importancia de la seguridad en la aviación civil para el desarrollo del sector privado	2
B.	La estrategia de Chile en el sector	3
C.	Estrategia del Banco en el sector	3
III.	OBJETIVOS Y COMPONENTES BASICOS DEL PROGRAMA	4
A.	Objetivo	4
B.	Componentes	4
1.	Adecuación de la Formativa de Seguridad a las nuevas regulaciones de OACI	4
2.	Implementación de nuevos servicios administrativos de seguridad	5
3.	Capacitación del personal del área de seguridad aeroportuaria	5
C.	Impacto Ambiental y Social	7
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	7
V.	ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMOS DE EJECUCION	7
A.	Organismo Ejecutor	7
B.	Ejecución y administración del Programa	8
C.	Adquisición de bienes y servicios	8
D.	Período de ejecución y calendario de desembolso	8
VI.	MONITOREO Y EVALUACION	8
E.	Informes de progreso	8
F.	Evaluaciones	9
G.	Contabilidad y auditorías financieras	9
VII.	CONFORMIDAD CON LAS CONDICIONES DE ELEGIBILIDAD	10
VIII.	CONDICIONES ESPECIALES PARA DESEMBOLSOS	10

ANEXOS

ANEXO I	Marco Lógico
ANEXO II	Presupuesto

APENDICES

Proyecto de Resolución

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMB	Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez
AVSEC	<i>Aviation Security</i>
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCTV	Circuito Cerrado de Televisión
CESI	Comité de Medio Ambiente e Impacto Social
CIPE	Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación, Argentina
COF/CCH	Representación del Banco en Chile
DAR-17	Denominación legal de la norma emitida por la DGAC correspondiente al Reglamento sobre Seguridad para la protección de la aviación civil, contra actos de interferencia ilícita
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
FOMIN	Fondo Multilateral de Inversiones
ISTAC	Instituto Superior Tecnológico de Aviación Civil, Ecuador
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
TSA	Administración de la Seguridad del Transporte

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(TC-0205023-CH)

RESUMEN EJECUTIVO

Organismo Ejecutor:	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)		
Beneficiario:	República de Chile		
Financiamiento:	FOMIN (Ventanilla I, Línea de Actividad):	US\$500.000	
	Contrapartida Local (DGAC):	<u>US\$526.300</u>	
	Total:	US\$1.026.300	
Calendario de Ejecución:	Período de Ejecución:	24 meses	
	Período de Desembolso:	30 meses	
Objetivos:	El objetivo general del Programa es promover un desarrollo seguro y eficiente del transporte aéreo, de manera que permita minimizar los riesgos de amenazas y actos de interferencia ilícita. El objetivo específico del Programa es fortalecer la seguridad aeroportuaria en Chile, mediante la modificación, adaptación y adecuación del marco jurídico nacional acorde con la normativa vigente de la aviación civil internacional, y la implementación en la DGAC de servicios para gestión administrativa, el mejoramiento de las operaciones de vigilancia y seguridad aeroportuaria y la capacitación del personal.		
Descripción:	El Programa consta de los siguientes componentes: i) adecuación de la normativa nacional con el objeto de incorporar las enmiendas al Anexo 17 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); ii) implementación de servicios para gestión administrativa y el mejoramiento de las operaciones de vigilancia y seguridad existentes en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB); y iii) capacitación del personal del área de seguridad aeroportuaria e implementación de sistemas de instrucción.		
Condiciones contractuales especiales:	De acuerdo a lo establecido en la Línea de Actividad, son requisitos para el primer desembolso la presentación de evidencia por parte del Organismo Ejecutor a satisfacción del Banco de que: i) ha nombrado al Coordinador del Programa de acuerdo a los términos de referencia acordados con el Banco; y ii) una carta de compromiso del Gobierno sobre la implementación forzosa de las normas de seguridad aeroportuaria y el compromiso de difundir el programa de capacitación básico en seguridad, a todo el personal de los aeropuertos y aeródromos del país.		

I. ELEGIBILIDAD DEL PAIS Y DEL PROGRAMA

- 1.1 El Comité de Donantes declaró a Chile como Estado elegible para todas las modalidades de financiamiento previstas en el FOMIN el 6 de octubre de 1993. 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 (MIF/GN-71 y MIF/GN-71-1). La implantación del presente Programa permitirá alcanzar 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) y de la Administración de la Seguridad del Transporte (TSA) de los Estados Unidos; 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; y iii) facilitar el marco normativo necesario para adecuaciones e inversiones de mayor escala y la implantación de tecnologías de punta para la seguridad aeroportuaria.

II. ANTECEDENTES

A. La importancia de la seguridad en la aviación civil para el desarrollo del sector privado

- 2.1 Con el advenimiento de la economía globalizada, el papel del transporte aéreo, tanto de carga como de pasajeros, ha tomado cada vez mayor importancia en el desarrollo de todos los sectores de la economía. En particular, el transporte de carga se ha convertido en un importante factor de crecimiento para las economías menos desarrolladas y su interrupción podría afectar de manera significativa la forma de hacer negocios y la rentabilidad de las empresas, especialmente de aquellas de menor tamaño. En el caso del transporte de pasajeros, la movilidad de los turistas, ejecutivos, profesionales y técnicos en forma segura y confiable es fundamental para el desarrollo económico.
- 2.2 Las consecuencias de los trágicos eventos ocurridos en Estados Unidos el 11 de Septiembre de 2001 demostraron la importancia de la seguridad en el transporte aéreo. En consecuencia, el mejoramiento de la seguridad aeroportuaria se ha convertido en una prioridad mundial y como tal, es indispensable para restaurar la confianza de los pasajeros y de los exportadores. Esto implica realizar varios cambios en el sistema de transporte aéreo, comenzando por el aspecto normativo. Por ello, la OACI ha decidido emitir nuevas normas y reforzar los estándares del Anexo 17 de la OACI e implementar una auditoria de las normas de cada uno de sus países miembros. Los estándares mejorados incluyen el desarrollo de un programa de seguridad aeroportuaria con cobertura nacional, actualización de normas y procedimientos, elaboración de manuales de seguridad acorde a los estándares internacionales, la formación de un equipo de personal capacitado⁸ para vigilar a los operadores y la implementación del equipo necesario para impedir actos ilícitos y criminales contra la aviación civil.

B. La estrategia de Chile en el sector

- 2.3 El sistema aeronáutico chileno está constituido fundamentalmente por un conjunto de facilidades, servicios y capacidades de infraestructura y organismos fiscales que han sido desarrollados por el Estado de Chile a través de su historia y que a partir de 1996 incorpora la participación de inversionistas privados en las áreas comerciales de los principales aeropuertos del país. Chile considera prioritario mantener un alto nivel de seguridad en todos los aeropuertos, así como en las operaciones de aviación civil dentro de su territorio. Teniendo como base el Acuerdo de Chicago de 1944, convenio que estableció el marco de operación de la aviación internacional, Chile ha establecido e implementado regulaciones y procedimientos que deben seguir todos los actores del sector, a su vez, vigila y exige su cumplimiento a fin de que tanto las aerolíneas que operan en su territorio como los aeropuertos y aeródromos cumplan con estos estándares.
- 2.4 La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), creada en 1968, es un servicio público dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile. Sobre la DGAC recae la responsabilidad de la administración y gestión del sistema aeronáutico en Chile. Como tal administra la operación de 348 aeropuertos y aeródromos de uso público, cuyas características cumplen con las normas OACI, clasificados en cuatro categorías: diez aeropuertos, seis aeródromos sobre 50 toneladas, nueve aeródromos bajo 50 toneladas y 323 aeródromos menores. Por otra parte, los aspectos de planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura del subsistema de aeropuertos y aeródromos son responsabilidad de la Dirección Nacional de Aeropuertos, ente que depende del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones.
- 2.5 Después del 11 de septiembre de 2001, la DGAC implementó con recursos propios varias medidas de refuerzo de la seguridad en los aeropuertos y aeródromos bajo su administración. Las medidas implementadas incluyeron: i) aumento de la dotación de personal de seguridad; ii) aumento de la vigilancia interna y del perímetro en las instalaciones; iii) ampliación de los sistemas de video-vigilancia; iv) mejoramiento de los procedimientos para mayor control para el ingreso de vehículos y personas a áreas sensibles de los aeropuertos y aeródromos; v) adquisición de equipos para revisión de equipajes que ingresan a las bodegas de las aeronaves; y vi) adquisición de equipos detectores de explosivos para inspección de equipajes que ingresan a las bodegas de las aeronaves.

C. Estrategia del Banco en el sector

- 2.6 El Banco, mediante proyectos similares al propuesto bajo la Línea de Actividad para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria, ha estado respaldando las reformas institucionales y reglamentarias que garanticen la implantación de los nuevos estándares de seguridad aeroportuaria en toda la región. De esta forma, el Banco cumple un papel importante en el mejoramiento de las ventajas comparativas de cada país, así como, en la ampliación de sus actividades comerciales y su inserción en la economía globalizada.

III. OBJETIVOS Y COMPONENTES BASICOS DEL PROGRAMA

A. Objetivo

- 3.1 El objetivo general del Programa es promover un desarrollo seguro y eficiente del transporte aéreo, de manera que permita minimizar los riesgos de amenazas y actos de interferencia ilícita. El objetivo específico del Programa es fortalecer la seguridad aeroportuaria en Chile, mediante la modificación, adaptación y adecuación del marco jurídico nacional acorde con la normativa vigente de la aviación civil internacional, y la implementación en la DGAC de servicios para la gestión administrativa, el mejoramiento de las operaciones de vigilancia y seguridad aeroportuaria y la capacitación del personal.

B. Componentes

1. Adecuación de la Normativa de Seguridad a las nuevas regulaciones de OACI (FOMIN US\$50.200 y DGAC US\$21.900)

- 3.2 Las actividades que forman parte de este componente son: i) la adecuación y fortalecimiento de la normativa legal; y ii) reglamentos y procedimientos requeridos para cumplir con los estándares mínimos establecidos en el Plan Nacional de Aviación Civil, ello, con el fin de satisfacer los requerimientos de la versión más reciente del Anexo 17 de la OACI y los procedimientos y conjunto de Guías del Documento 8973, Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilegal.
- 3.3 La DGAC desarrollará las siguientes actividades: i) incorporación y adecuación de las normas contenidas en el Anexo 17 de la OACI y sus enmiendas a la normativa nacional, modificando, en lo pertinente, el Reglamento de Seguridad denominado DAR 17; ii) actualización, modificación, adecuación y elaboración de procedimientos derivados de la incorporación de modificaciones a la normativa nacional; y iii) publicación de las modificaciones aprobadas en el Diario Oficial de Chile. La mayoría de las tareas específicas para realizar las actividades antes señaladas serán realizadas integralmente por personal dependiente de la DGAC, en razón de la experiencia, competencia y conocimiento que tienen sobre la materia.
- 3.4 El cumplimiento de la enmienda al Anexo 17 de la OACI incluye el desarrollo de un programa de certificación de seguridad, tendiente a la actualización del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la evaluación de las condiciones de seguridad de los aeropuertos principales, razón por la cual, estas actividades deben considerar la formalización de una estructura general regulatoria y el diseño de estrategias a largo plazo para el financiamiento y operación sustentable del sistema y mecanismos de seguridad.
- 3.5 Las actividades específicas para la actualización del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil incluirán: i) definir las vulnerabilidades que el Sistema de Aeropuertos mantiene, elaborando los correspondientes Estudios de Seguridad que

permitan planificar las actividades de rectificación correspondientes; ii) actualizar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, adecuándolo a los nuevos requerimientos tanto nacionales como internacionales; iii) modificar el Reglamento Nacional que regula las actividades de Seguridad Aeroportuaria (DAR-17), incorporándole las modificaciones introducidas a la normativa nacional e internacional a fin de cumplir con los cambios manifestados por la OACI en el Anexo 17; iv) desarrollar los Manuales de Seguridad aplicables a los aeropuertos; v) elaborar la documentación legal y reglamentaria en la cual se sustentará el accionar del Departamento AVSEC (*Aviation Security*), tanto en su función como ente responsable del Plan Nacional de Seguridad como administrador de los aeropuertos y aeródromos; vi) elaborar los Manuales de Actuación necesarios para una ejecución armónica de actividades de AVSEC en los aeropuertos y aeródromos, con la finalidad de mantener un estándar en los actos del personal de Seguridad Aeroportuaria; vii) elaborar el Reglamento Nacional que regula las actividades relacionadas con la fiscalización y el control de las actividades relativas al manejo de mercancías peligrosas por vía aérea, donde se considere las distintas categorías y actividades involucradas de forma de cumplir con los cambios manifestados por OACI en el Anexo 18; y viii) elaborar los materiales y elementos necesarios para efectuar actividades de difusión de las actividades de seguridad aeroportuaria.

2. Implementación de nuevos servicios administrativos de seguridad (FOMIN: US\$99.900 y DGAC US\$418.800)

- 3.6 Las actividades incluidas en este componente están orientadas a la habilitación de sistemas de gestión administrativa, destinados a dar agilidad a los procesos de transmisión y recolección de información, necesarias para una adecuada y expedita toma de decisiones. Además, incluye la provisión de equipos que permitan aumentar los niveles de vigilancia y seguridad en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) de Santiago, a fin de optimizar los recursos existentes y asegurar el mantenimiento de los estándares correspondientes.
- 3.7 En forma específica este componente incluirá: i) instalación de un sistema de vigilancia remoto (CCTV) en el AMB, a fin de mejorar las capacidades de control de personas y vehículos en áreas sensibles o restringidas de éste; ii) habilitación de un sistema Intranet a nivel nacional, que permita la comunicación efectiva y rápida entrega de información entre los aeropuertos y aeródromos y de ellos hacia y desde el Departamento Seguridad de Aviación (AVSEC); y iii) adquisición de un equipo simulador para entrenamiento en inspección de Rayos X y la habilitación de la infraestructura complementaria para capacitar hasta 20 alumnos por sesión.

3. Capacitación del personal del área de seguridad aeroportuaria (FOMIN: US\$324.900 y DGAC US\$85.600)

- 3.8 Este componente prevé la capacitación de personal del área de AVSEC de los aeropuertos y aeródromos bajo administración de la DGAC, con el objeto de actualizar las capacidades propias de las tareas de seguridad y para lograr la homogeneidad y uniformidad de aplicación de las mismas.

3.9 A continuación se detallan los programas actualizados de seguridad aeroportuaria y de formación de instructores del área que forman parte de este componente:

- a) formación de Instructores AVSEC: prevé la participación de 19 funcionarios de seguridad aeroportuaria en el curso dictado por el Instituto Superior Tecnológico de Aviación Civil (ISTAC), en Quito, Ecuador. El ISTAC es un centro de instrucción reconocido por OACI como Centro Regional de Instrucción OACI-AVSEC. El curso permitirá a los participantes que se desempeñen como instructores o que asesoren a otros en técnicas de instrucción;
- b) manejo de crisis: prevé la participación de 19 funcionarios de seguridad aeroportuaria en el curso dictado por el ISTAC en Quito, con el fin de aprender las competencias requeridas para enfrentar y superar contingencias;
- c) gestión de la seguridad de la aviación civil: incluye la participación de 18 funcionarios de seguridad aeroportuaria en el curso dictado por el ISTAC, para capacitación en actividades de planificación y administración de los sistemas de seguridad locales;
- d) seguridad contra actos de interferencia ilícita: prevé la participación de 19 funcionarios de seguridad aeroportuaria en el curso dictado por el Instituto AVSEC Inc., en Estados Unidos, el cual es reconocido por OACI como centro de capacitación. El objetivo es capacitar al personal en materia de procedimientos adecuados ante una amenaza y la planificación preventiva;
- e) manejo de mercancías peligrosas: prevé la participación de 19 funcionarios de seguridad aeroportuaria en el curso dictado por el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), en Argentina, el cual es reconocido por OACI como centro de capacitación. Este curso se enfoca en la preparación de los participantes para realizar actividades de fiscalización relativa al transporte de productos peligrosos y de esa forma, prever la ocurrencia de accidentes o incidentes imputables a estas sustancias. El curso también incluye la preparación de planes de capacitación a los usuarios y de los respectivos planes de contingencia;
- f) antiterrorismo aeronáutico: contempla la instrucción en Chile, de 35 funcionarios en un curso dictado por asesores internacionales, especializados en el combate al terrorismo, orientándose la capacitación a la prevención de actos que puedan afectar a la actividad aeronáutica; y
- g) Auditores – Inspectores Nacionales: en congruencia con el Plan de Auditorías que realiza OACI, se prevé la capacitación de cuatro funcionarios del nivel central a fin de prepararlos en las técnicas de Auditoría e Inspección en el curso dictado por el ISTAC, de modo que permitan preparar a los aeropuertos y aeródromos nacionales para enfrentar dichas fiscalizaciones.

C. Impacto Ambiental y Social

- 3.10 Al aprobarse esta Línea de Actividad se eximió de la presentación ante el organismo de control ambiental de los programas individuales. Sin embargo, por la naturaleza de la operación no se prevé impactos ni riesgos ambientales o sociales.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El costo total del Programa se estima en US\$1.026.300, con una contribución del FOMIN (Ventanilla I, Línea de Actividad) de US\$500.000 (48,7% del total del Programa) y un aporte local de la DGAC equivalente a US\$526.260 (51,3% del total del Programa). En el Anexo II se presenta el presupuesto detallado y la siguiente tabla muestra de manera resumida la distribución por componentes de inversión y fuente de financiamiento:

Presupuesto (US\$)				
Componentes		FOMIN	Aporte Local	Total
1: Adecuación de la normativa a las nuevas regulaciones de OACI.		50.200	21.900	72.100
2: Implementación de nuevos servicios administrativos de seguridad.		99.900	418.800	518.700
3: Capacitación del personal del área de seguridad aeroportuaria (cursos)		324.900	85.600	410.500
Gastos de administración y ejecución del Programa		25.000		25.000
Evaluación	10,000			
Auditoria	5,000			
Imprevistos	10.000			
Total		500.000	526.300	1.026.300

V. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMOS DE EJECUCION

A. Organismo Ejecutor

- 5.1 El Organismo Ejecutor del Programa será la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). La DGAC se financia principalmente de los importes provenientes de la recepción de tasas y otros ingresos relacionados con los servicios de navegación y aeroportuarios que presta, además de los aportes adicionales que se contemplen en el presupuesto del gobierno central.
- 5.2 La DGAC está facultada para organizar, reglamentar y establecer sistemas de seguridad destinados a brindar protección al tránsito aéreo y a las instalaciones aeroportuarias. Además, le corresponde proponer la adopción o adoptar según corresponda las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales aprobados por la OACI y por la Organización Meteorológica Mundial.

B. Ejecución y administración del Programa

- 5.3 La DGAC será la encargada de: i) supervisar y controlar el cumplimiento de los objetivos y metas del Programa; ii) revisar y aprobar el plan anual de actividades del Programa y el presupuesto, incluyendo la disponibilidad de la contrapartida local; iii) asignar los recursos financieros necesarios a fin de asegurar la continuidad del Programa; iv) ejecutar las actividades de administración 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 Banco en la materia; y v) designar al Coordinador del Programa.
- 5.4 La DGAC nombrará como Coordinador del Programa a un funcionario de alto rango de esa dependencia, con amplia experiencia en el sector aeronáutico. El Coordinador del Programa será responsable de: i) administrar diariamente la ejecución del Programa; ii) supervisar técnicamente el trabajo que realicen los distintos consultores contratados para los efectos de esta Línea de Actividad; iii) mantener los archivos y registros detallados de todas las compras, contrataciones y actividades desarrolladas; iv) coordinar con todas las unidades de la DGAC, tales como logística y abastecimiento, finanzas, administración, entre otras, para proveer el apoyo requerido para la ejecución del Programa; v) velar por la oportuna asignación de otro personal de contrapartida que se requiere; y vi) verificar el cumplimiento de los componentes de la contrapartida local.

C. Adquisición de bienes y servicios

- 5.5 La adquisición de bienes y servicios relacionados, así como la selección y contratación de los servicios de consultoría con recursos del Programa se realizarán, respectivamente, de conformidad con las políticas del Banco para la Adquisición de Obras y Bienes (GN-2349-4) y con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados (GN-2350-4), ambas de enero de 2005. La adquisición de bienes y servicios estará abierta a todos los países miembros del FOMIN.

D. Período de ejecución y calendario de desembolso

- 5.6 De conformidad con lo previsto en la Línea de Actividad, el período de ejecución será de 24 meses y el período máximo de desembolsos será de 30 meses.

VI. MONITOREO Y EVALUACION

E. Informes de progreso

- 6.1 La DGAC será responsable por el seguimiento y la preparación de los informes correspondientes. La DGAC deberá preparar semestralmente un informe de progreso, en el cual se documentará las actividades realizadas durante dicho período, según el formato acordado con el Banco. En el informe semestral se incluirá el plan de trabajo y el cronograma de desembolsos para el semestre

siguiente. Los informes de progreso serán entregados a la Representación del Banco en Chile (COF/CCH) dentro de los 30 días calendario siguientes al cierre del semestre correspondiente. Estos informes servirán de base para que el Organismo Ejecutor prepare un informe final dentro de los tres meses previos a la finalización del Programa. El Banco usará estos informes para hacer el seguimiento del Programa.

F. Evaluaciones

- 6.2 Las dos evaluaciones mencionadas en el párrafo 7.7 del documento de la Línea de Actividad MIF/GN-71 serán realizadas por un consultor de nivel internacional, especializado en seguridad aeroportuaria, seleccionado y contratado por el Banco con recursos de la contribución. La evaluación intermedia se llevará a cabo al haberse desembolsado más del 50% del total de la contribución o al cumplirse los primeros nueve meses desde el primer desembolso, lo que ocurra primero, y se considerará al menos los siguientes aspectos: i) la capacidad institucional del Organismo Ejecutor; ii) las actividades desarrolladas en relación con la revisión de las normas de seguridad aeroportuaria; iii) las actividades desarrolladas en relación con la implementación de las modificaciones de los instrumentos señalado; y iv) la revisión de los recursos aplicados y la asignación de la contrapartida.
- 6.3 El informe de la evaluación intermedia debe ser entregado en un plazo no superior a dos meses contados a partir de su contratación y debe evaluar si el Organismo Ejecutor está ejecutando el Programa conforme acordado con el Banco, y si ese no fuera el caso, indicar las acciones necesarias que garanticen la ejecución del Programa conforme acordado con el Banco, así como, sugerir la suspensión de desembolsos en caso de que surgieran deficiencias estructurales en su ejecución. Los desembolsos podrán reanudarse una vez que el Organismo Ejecutor demuestre que ha tomado las medidas necesarias para corregir tales deficiencias.
- 6.4 El informe de evaluación final se presentará al Banco en tres meses del último desembolso y analizará entre otros aspectos, los siguientes: i) el grado de cumplimiento de los objetivos específicos del Programa; ii) la forma en que se han implementado las nuevas normas de seguridad; iii) la cantidad de personal capacitado y los programas de capacitación desarrollados por la agencia a fin de garantizar que todo el personal decisivo en material de seguridad aeroportuaria cuenta con los conocimientos necesarios.

G. Contabilidad y auditorías financieras

- 6.5 La DGAC será responsable de establecer y mantener una adecuada contabilidad de las finanzas, un control interno adecuado y mantener al día los sistemas de archivo, de modo que permitan determinar las fuentes y usos de fondos del Programa. Los registros contables del Programa se archivarán de forma tal que permitan: (i) identificar los recursos recibidos y las respectivas fuentes; (ii) contar con información sobre los gastos del Programa de acuerdo con una tabla de cuentas previamente aprobada por el Banco; y (iii) contar con el detalle de los bienes adquiridos y los servicios contratados, y del uso que se le ha dado a los mismos.

- 6.6 La DGAC deberá abrir cuentas bancarias separadas y específicas para la administración de la contribución del FOMIN y de los fondos locales de contrapartida. La DGAC también procesará los pedidos de desembolsos y las respectivas justificaciones de gastos, de acuerdo con las normas de desembolsos del Banco.
- 6.7 La DGAC deberá presentar al Banco los Estados Financieros del Programa, debidamente auditados por una firma de auditores independiente, aceptable al Banco, así como también de los informes del fondo rotatorio. Los resultados de la auditoría externa deberán ser entregados dentro de los 90 días posteriores a la fecha del último desembolso. Los servicios de la auditoría externa serán pagados con recursos de la contribución FOMIN.

VII. CONFORMIDAD CON LAS CONDICIONES DE ELEGIBILIDAD

- 7.1 Se considerará que el Gobierno de Chile ha cumplido con las condiciones de elegibilidad de los ejecutores y proyectos individuales contemplados en la Línea de Actividad para el Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria, en la medida que haya presentado evidencia de que: a) ha mantenido bajo constante vigilancia el nivel de peligro y amenazas que enfrentan sus aeropuertos; b) cuenta con personal asignado para el manejo y administración del programa nacional de seguridad de la aviación civil; y c) cuenta con un plan básico de seguridad aeroportuaria adecuada a las necesidades del tráfico nacional.
- 7.2 De acuerdo con lo establecido en la Línea de Actividad, se ha presentado la solicitud de este Programa acompañada de: i) el formulario previsto; ii) el plan de acción; iii) el cronograma de actividades; iv) el presupuesto detallado; y v) la descripción del Organismo Ejecutor.

VIII. CONDICIONES ESPECIALES PARA DESEMBOLSOS

- 8.1 De acuerdo con lo establecido en la Línea de Actividad, son requisitos para el primer desembolso la presentación que el DGAC haya presentado evidencia de que: i) ha nombrado al Coordinador del Programa, y ii) la autoridad competente se ha comprometido a imponer la aplicación de las normas de seguridad aeroportuaria y a replicar entre todo el personal adscrito a los aeropuertos y aeródromos del país el programa de capacitación básico en seguridad.

MARCO LÓGICO

**PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA
CHILE
(TC-0205023-CH)**

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Fin: La economía de Chile se beneficia del transporte aéreo seguro y eficiente, tanto de personas como de carga.	Tres años después de la conclusión del Programa: - Hay confianza en el sistema de aviación de la región, la actividad aérea continua creciendo. - Los aeropuertos involucrados en el programa son continuamente aprobados por las auditorías de la OACI y las inspecciones de la TSA.	- Informe de estadísticas de pasajeros y vuelos del servicio de inmigración y del Dep. de Estadísticas. - Informes de evaluación de OACI y TSA.	- Se mantiene la estabilidad macroeconómica. - No ocurren incidentes internacionales que afecten al país.
Propósito: Promover un desarrollo seguro y eficiente del transporte aéreo, de manera que permita minimizar los riesgos de amenazas y actos de interferencia ilícita.	Al final del Programa: Se cumplen un 100% con los estándares internacionales de la OACI y TSA sobre seguridad y todos los aeropuertos incluidos en el Programa, aprobados por las auditorías e inspecciones.	- Informes de evaluación de OACI y TSA. - Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente. - Informes semestral y final de la DGAC. - PPMR y PCR.	- Se mantiene el interés del gobierno por mejorar la seguridad aeroportuaria.
Componentes: 1. Adecuación del Marco Regulatorio Normativo.	Al final de los primeros 12 meses de ejecución del programa: - Son incorporadas las modificaciones a la normativa nacional e internacional, cumpliendo con los cambios manifestados por la OACI en el Anexo 17; - El Plan Nacional de Seguridad de la	- Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente. - Informes semestral y final de la DGAC. - Informes de evaluación de las auditorías de OACI y TSA. - Publicación de las normas	- Los cambios del Anexo 17 están disponibles como base para los cambios regulatorios. - Se mantiene el interés del gobierno por mejorar la seguridad aeroportuaria.

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
	<p>Aviación Civil es actualizado y adecuado a los nuevos requerimientos tanto nacionales como internacionales;</p> <ul style="list-style-type: none">- Son definidas las vulnerabilidades del sistema de aeropuertos y elaborados los correspondientes estudios de seguridad que permitan planificar las actividades de rectificación correspondientes;- Es modificado el Reglamento Nacional de las actividades de Seguridad Aeroportuaria;- Es elaborada la documentación legal y reglamentaria que sustentará el accionar del Departamento AVSEC, tanto en su función como ente responsable del Plan Nacional de Seguridad como administrador de aeropuertos internacionales y nacionales;- Es elaborado el Reglamento Nacional de las actividades relacionadas con la fiscalización y control de las actividades relativas al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, considerando las distintas clases y actividades involucradas cumpliendo con los cambios manifestados por OACI en el Anexo 18. <p>Al final de los 24 meses de ejecución del programa:</p> <ul style="list-style-type: none">- Todos los aeropuertos participantes están en concordancia con el nuevo DAR 17;	<p>actualizadas en el Diario Oficial del País.</p> <p>- PPMR y PCR.</p>	

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
	<ul style="list-style-type: none"> - Son desarrollados los manuales de seguridad aplicables en los aeropuertos internacionales; - Son elaborados los manuales de actuación necesarios para ejecución armónica de las actividades AVSEC en los aeropuertos internacionales y en los nacionales, manteniendo un estándar en los actos del personal de seguridad aeroportuaria; - Son elaborados los materiales y elementos necesarios para efectuar la difusión de las actividades de seguridad aeroportuaria, creando una conciencia social respecto de la relevancia de su cumplimiento. - 		
<p>2. Implementación de nuevos servicios para seguridad aeroportuaria</p>	<p>Al final de los primeros 12 meses de ejecución del Programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es instalado el sistema de vigilancia remoto (C.C.Tv.) en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Santiago) y mejorada la capacidad de control de personas y vehículos en áreas sensibles o restringidas de esta. - Es habilitado el sistema de INTRANET a nivel nacional, permitiendo la comunicación efectiva y rápida entrega de información entre los aeropuertos y aeródromos y de ellos hacia y desde el 	<ul style="list-style-type: none"> - Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente. - Informes semestral y final de la DGAC. - Informe estadístico de la DGAC acerca de las ocurrencias de incidentes relativos a seguridad. - Informe estatístico de la DGAC acerca de la frecuencia en la detección del número de objetos prohibidos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidad de equipos y plataformas tecnológicas adecuadas en el mercado; - Se mantiene el interés del gobierno por mejorar la seguridad aeroportuaria.

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
	<p>Departamento Seguridad de Aviación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Son habilitados los equipos de simulación de operación de Rayos X para entrenamiento de personal de seguridad aeroportuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estadísticas del comité de seguridad de las empresas aéreas sobre la disminución de las ocurrencias de incidentes relativos a seguridad. 	
3. Capacitación del personal	<p>Al final de los primeros 12 meses de ejecución del Programa son capacitados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 19 funcionarios para actuar como instructores AVSEC. <p>Al final de los 24 meses de ejecución del Programa son capacitados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 19 funcionarios para actuar en planeamiento de crisis. - 18 funcionarios para actuar en Gestión de la Seguridad de Aviación. - 19 funcionarios para actuar en la seguridad contra actos de interferencia ilícita. - 19 funcionarios para actuar en manejo de mercancías peligrosas. - 35 funcionarios para actuar en la prevención del terrorismo aeronáutico. - 4 funcionarios para actuar como Auditores Inspectores Nacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente. - Informes semestral y final de la DGAC. - Informe estadístico de la DGAC a cerca del número de funcionarios capacitados en todos los niveles administrativos y de gerencia. - Certificación recibida de los alumnos por parte de los Centros de Instrucción. - PPMR y PCR. 	<ul style="list-style-type: none"> - Personal capacitado mantiene interés en continuar carrera profesional. - Disponibilidad de personal capacitado por OACI para dar los cursos. - Disponibilidad de centros de instrucción.
Actividades:	1.1- Total: \$19,306 MIF:\$13,320;	- Registros Contables del	-Se mantiene el interés del

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Componente 1 1. Adecuación del Marco Regulatorio Normativo 1.1- Definir las vulnerabilidades que el sistema de aeropuertos mantienen; 1.2- Actualizar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; 1.3- Modificar el Reglamento Nacional de las actividades de Seguridad Aeroportuaria; 1.4- Desarrollar manuales de seguridad aplicables en los aeropuertos internacionales; 1.5- Elaborar la documentación legal y reglamentaria en la cual se sustentará el accionar del Departamento AVSEC; 1.6- Elaborar los Manuales de actuación necesarios para una ejecución armonica de actividades AVSEC en los Aeropuertos internacionales y en los Nacionales; 1.7- Elaborar el Reglamento Nacional de las actividades relacionadas con la fiscalización y control de las actividades relativas al transporte de Mercancías Peligrosas por vía Aérea; 1.8- Elaborar los materiales y elementos necesarios para efectuar actividades de difusión de las actividades de Seguridad Aeroportuaria.	1.2- Total: \$5,887 MIF:\$4,120; 1.3- Total: \$4,411 MIF:\$3,088; 1.4- Total: \$13,505 MIF:\$9,450; 1.5- Total: \$3,177 MIF:\$2,224; 1.6- Total: \$15,774 MIF:\$11,041; 1.7- Total: \$3,654 MIF:\$2,558; 1.8- Total: \$6,387 MIF:\$4,400.	Programa (DGAC); - Informe de auditoría externa independiente; - Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente; - PPMR y PCR.	gobierno por mejorar la seguridad aeroportuaria.
Componente 2 2. Implementación de nuevos servicios para seguridad aeroportuaria	2.1- Total: \$254,060 MIF:\$47,000	- Registros Contables del Programa (DGAC);	- Disponibilidad de equipos y plataformas tecnológicas

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
<p>2.1- instalación de sistema de vigilancia remoto (C.C.Tv.) en Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Santiago)</p> <p>2.2- Habilitación de Sistema INTRANET a nivel nacional</p> <p>2.3- Habilitación de equipos de simulación de operación de Rayos X para entrenamiento de personal de Seguridad Aeroportuaria</p>	<p>2.2- Total: \$78,555 MIF:\$15,700</p> <p>2.3 - Total: \$186,085 MIF:\$37,200</p>	<p>- Informe de auditoría externa independiente;</p> <p>- Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente;</p> <p>- PPMR y PCR</p>	<p>adecuadas en el mercado;</p> <p>- Se mantienen el interés del gobierno por mejorar la seguridad aeroportuaria.</p>
<p>Componente 3</p> <p>3. Capacitación del personal</p> <p>3.1- curso para formación de instructores AVSEC;</p> <p>3.2- curso de Manejo de Crisis</p> <p>3.3- curso de Gestión de la Seguridad de Aviación;</p> <p>3.4- curso de Seguridad contra actos de interferencia ilícita;</p> <p>3.5- curso de manejo de Mercancías Peligrosas;</p> <p>3.6- curso de Anti Terrorismo Aeronáutico;</p> <p>3.7- curso de Auditores Inspectores Nacionales.</p>	<p>Total: \$73,098 MIF:\$56,288</p> <p>Total: \$67,321 MIF:\$53,858</p> <p>Total: \$78,972 MIF:\$63,179</p> <p>Total: \$97,697 MIF:\$78,159</p> <p>Total: \$37,756 MIF:\$30,206</p> <p>Total: \$40,871 MIF:\$32,289</p> <p>Total: \$14,786 MIF:\$10,921</p>	<p>- Registros Contables del Programa (DGAC);</p> <p>- Informe de auditoría externa independiente;</p> <p>- Informes (intermedio y final) de evaluación del consultor independiente;</p> <p>- PPMR y PCR.</p>	<p>- Disponibilidad de centros de instrucción</p>



Programa de Seguridad Aeroportuaria - Presupuesto Detallado en US\$



CHILE
(TC-0205023-CH)

Tareas Específicas	Funcionarios Involucrados	Detalle de Costos	Costo Total Proyecto	Contraparte MIF	Contraparte DGAC	Montos		Equipo	
						Diversos	Equipamiento	MIF	DGAC
Componente 1: Adecuación del Marco Regulatorio Normativo			\$72,100	\$50,200	\$21,900	\$68,355	\$3,740	\$0	\$3,740
Definir las vulnerabilidades que el sistema de aeropuertos mantienen, elaborando los correspondientes Estudios de Seguridad que permitan planificar las actividades de rectificación correspondientes	14	14 funcionarios por 10 días totalizando US\$4719,70 en viáticos + 7 Viajes por un total de US\$2090,90 + materiales por US\$2662,12 + US\$6093,40 en servicios + US\$3740,00 en equipos.	\$19,306	\$13,320	\$5,986	\$15,566	\$3,740	-	\$3,740
Actualizar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, adecuándolo a los nuevos requerimientos tanto nacionales como internacionales	2	02 funcionarios por un total de US\$606,00 + supervisión, revisión legal y reglamentaria por US\$ 1136,00 + materiales por US\$358,00 + Servicios por US\$3787,00.	\$5,887	\$4,120	\$1,767	\$5,887	-	-	-
Modificar el Reglamento Nacional que regula las actividades de Seguridad Aeroportuaria, incorporándole las modificaciones introducidas a la normativa nacional e internacional a fin de cumplir con los cambios manifestados por OACI en el Anexo 17	2	02 funcionarios por un total de US\$606,00 + supervisión, revisión legal y reglamentaria por US\$ 1136,36 + materiales por US\$623,19 + Servicios por US\$2045,45	\$4,411	\$3,088	\$1,323	\$4,411	-	-	-
Desarrollar los manuales de seguridad aplicables en los aeropuertos internacionales	10	10 funcionarios por un total de US\$3030,30 + supervisión, revisión legal y reglamentaria por US\$ 2272,70 + materiales por US\$1761,00 + Servicios por US\$6436,00	\$13,505	\$9,450	\$4,055	\$13,500	-	-	-
Elaborar la documentación legal y reglamentaria en la cual se sustentará el accionar del Departamento AVSEC, tanto en su función como ente Administrador del Plan Nacional de Seguridad como a nivel de Aeropuertos Internacionales y nacionales.	2	02 funcionarios por un total de US\$606,00 + supervisión, revisión legal y reglamentaria por US\$ 1136,00 + materiales por US\$147,12 + Servicios por US\$1287,88	\$3,177	\$2,224	\$953	\$3,177	-	-	-
Elaborar los Manuales de actuación necesarios para una ejecución armonica de actividades AVSEC en los Aeropuertos internacionales y en los Nacionales, de forma de mantener un estándar en los actos del personal de Seguridad Aeroportuaria.	10	10 funcionarios por un total de US\$3030,30 + supervisión, revisión legal y reglamentaria por US\$ 2272,73 + materiales por US\$1758,97 + Servicios por US\$ 8.712,00.	\$15,774	\$11,041	\$4,733	\$15,774	-	-	-
Elaborar el Reglamento Nacional que regula las actividades relacionadas con la fiscalización y control de las actividades relativas al transporte de Mercancías Peligrosas por vía Aérea, donde se considere los distintos estamentos y actividades involucradas de forma de cumplir con los cambios manifestados por OACI en el Anexo 18	2	02 funcionarios por un total de US\$606,00 + supervisión, revisión legal y reglamentaria por US\$ 1136,00 + materiales por US\$624,12 + Servicios por US\$1287,88	\$3,654	\$2,558	\$1,096	\$3,654	-	-	-
Elaborar los materiales y elementos necesarios para efectuar actividades de difusión de las actividades de Seguridad Aeroportuaria, con el objeto de dar a conocer la importancia de esta y de esa forma, crear conciencia social respecto de la relevancia de su cumplimiento		02 Videos promocionales por US\$5410,6 + servicios por US\$976,39	\$6,387	\$4,400	\$1,987	\$6,387	-	-	-
Componente 2: Implementación de nuevos servicios para seguridad aeroportuaria			\$518,700	\$99,900	\$418,800	\$129,649	\$389,056	\$94,200	\$424,495
Instalación de sistema de vigilancia remoto (C.C.Tv.) en Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Santiago), a fin de mejorar las capacidades de control de personas y vehículos en áreas sensibles o restringidas de esta	-	01 sistema de C.C.Tv. Con cámaras de interior, exterior, grabador y otros equipos por US\$180.605,00 + Servicios por US\$73.455,00	\$254,060	\$47,000	\$207,060	\$73,452	\$180,608	\$47,000	\$207,060
Habilitación de Sistema INTRANET a nivel nacional, que permita la comunicación efectiva y rápida entrega de información entre los Aeropuertos y Aeródromos y de ellos hacia y desde el Departamento Seguridad de Aviación.	-	01 Sistema INTRANET a nivel nacional considerando equipos por US\$ 46.348,00 + habilitación sistema por US\$ 530,30 + mobiliario por US\$ 7593,64 + habilitación infraestructura por US\$7575,76.	\$78,555	\$15,700	\$62,855	\$32,212	\$46,348	\$10,000	\$68,550
Habilitación de equipos de simulación de operación de Rayos X para entrenamiento de personal de Seguridad Aeroportuaria	-	01 equipo simulador para entrenamiento en inspección de Rayos X, con capacidad para 20 alumnos + sistema de control y monitoreo por US\$162.100,00 + habilitación de infraestructura requerida por US\$ 22.727,27.	\$186,085	\$37,200	\$148,885	\$23,985	\$162,100	\$37,200	\$148,885



Programa de Seguridad Aeroportuaria - Presupuesto Detallado en US\$



CHILE
(TC-0205023-CH)

Tareas Específicas	Funcionarios Capacitados	Detalle de Costos	Costo Total Proyecto	Contraparte MIF	Contraparte DGAC	Montos		Equipo	
						Diversos	Equipamiento	MIF	DGAC
Componente 3: Capacitación del personal			\$410,500	\$324,900	\$85,600	\$0	\$0	\$0	\$0
01 curso para formación de instructores AVSEC.		1 curso de 7 días para 19 personas, divididos en dos grupos. Costo total del curso US\$8.554,00 en el país de los capacitadores + 19 viajes por un total de US\$ 15.542,00 + 11 días viático x 19 funcionarios por un total de US\$ 42.665 + viáticos nacional por US\$ 3.493 y pasajes nacionales por US\$2.844.	\$73,098	\$56,288	\$16,810	-	-	-	-
01 curso de Manejo de Crisis.	19	1 curso de 6 días para 19 personas divididas en dos grupos. Costo total del curso US\$6.657, en el país de los capacitadores + 19 viajes por un total de US\$ 15.542,00 + 10 días viático x 19 funcionarios por un total de US\$ 38.786,00 + viáticos nacional por US\$ 3.492 y pasajes nacionales por US\$2.844.	\$67,321	\$53,858	\$13,463	-	-	-	-
01 curso de Gestión de la Seguridad de Aviación.	18	1 curso de 9 días para 18 personas dividido en dos grupos. Costo total del curso US\$10.088,00 en el país de los capacitadores + 18 viajes por un total de US\$ 14.724,00 + 13 días viático x 18 funcionarios por un total de US\$ 47.823,10 + viáticos nacional por US\$ 3.493 y pasajes nacionales por US\$2.844.	\$78,972	\$63,179	\$15,793	-	-	-	-
01 curso de Seguridad contra actos de interferencia ilícita.	19	1 curso de 7 días para 19 personas divididos en dos grupos. Costo total del curso US\$17.106,00 en el país de los capacitadores + 19 viajes por un total de US\$ 24.681,00 + 11 días viático x 19 funcionarios por un total de US\$ 49.573 + viáticos nacional por US\$ 3.493 y pasajes nacionales por US\$2.844.	\$97,697	\$78,159	\$19,538	-	-	-	-
01 curso de manejo de Mercancías Peligrosas.	19	1 curso de 5 días para 19 personas divididos en dos grupos. Costo total del curso US\$5.705,00 en el país de los capacitadores + 19 viajes por un total de US\$ 6.061 + 07 días viático x 19 funcionarios por un total de US\$ 19.653,00 + viáticos nacional por US\$ 3.493 y pasajes nacionales por US\$2.844.	\$37,756	\$30,206	\$7,550	-	-	-	-
01 curso de Anti Terrorismo Aeronáutico.	35	1 curso de 5 días para 35 personas en 01 grupo. Costo total del curso US\$35.006,00 en el país de los alumnos funcionarios + viáticos nacional por US\$ 3.021 y pasajes nacionales por US\$2.844.	\$40,871	\$32,289	\$8,582	-	-	-	-
01 curso de Auditores Inspectores Nacionales.	4	1 curso de 7 días para 04 personas en grupos de 02. Costo total del curso US\$2.247,00 en el país de los capacitadores + 04 viajes por un total de US\$ 3.272,00 + 11 días viático x 04 funcionarios por un total de US\$ 9.237.	\$14,786	\$10,921	\$3,865	-	-	-	-
Gastos de administración y ejecución del Programa			\$25,000	\$25,000					
Evaluación			\$10,000	\$10,000					
Auditona			\$5,000	\$5,000					
Imprevistos			\$10,000	\$10,000					
Total			\$1,026,300	\$500,000	\$526,300	\$198,004	\$392,797	\$94,200	\$428,235

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Chile. Cooperación Técnica No Reembolsable para un Programa de
Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria

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 Banco, en su calidad de Administrador del Fondo Multilateral de Inversiones, proceda a formalizar los acuerdos necesarios con la República de Chile, y a adoptar las demás medidas necesarias para la ejecución de la propuesta de proyecto contenida en el Documento MIF/AT-_____ sobre cooperación técnica para un programa de fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria.
2. Destinar, para fines de esta resolución, hasta la suma de US\$500.000, 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.