

**DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO**

REGIONAL

**LÍNEA DE ACTIVIDAD
FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

(TC-0110020)

MEMORANDUM DE DONANTES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Joan Bauerlein (RE2/FI2), Asako Yamamoto (MIF), Kevin McTigue (LEG/OPR) y María Victoria Sáenz (SDS/MSM)
--

INDICE

I.	ELEGIBILIDAD DEL PAÍS Y DEL PROYECTO	1
II.	ANTECEDENTES	1
A.	La importancia de la seguridad en la aviación civil para el desarrollo del sector privado.....	1
B.	Implicaciones de los eventos del 11 de septiembre de 2001	2
C.	Actividades relevantes del Banco y el FOMIN.....	3
III.	EL PROYECTO	4
A.	Objetivos	4
1.	De la Línea de Actividad.....	4
2.	De los proyectos individuales	4
B.	Componentes de los proyectos individuales	4
1.	Adecuación normativa.....	4
2.	Implementación de nuevos servicios administrativos.....	5
3.	Entrenamiento	5
IV.	EJECUCIÓN Y PROCEDIMIENTOS.....	5
1.	Condiciones de elegibilidad de los ejecutores y proyectos individuales .	5
2.	Beneficiarios.....	6
3.	Mecánica Operativa.....	6
4.	Responsabilidad de la ejecución	6
5.	Aspectos Ambientales y Sociales.....	7
6.	Adquisiciones de bienes y servicios.....	7
7.	Contabilidad y Auditoría.....	7
8.	Período de Ejecución y Desembolsos	7
V.	COSTO Y FINANCIAMIENTO.....	8
A.	Costo y financiamiento.....	8
VI.	JUSTIFICACIÓN Y RIESGOS	8
A.	Justificación.....	8
B.	Riesgos	9
VII.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	9
A.	De la Línea de Actividad.....	9
1.	Seguimiento.....	9
2.	Evaluación.....	9

3.	Promoción y Difusión	10
B.	De los proyectos individuales.....	10
1.	Seguimiento.....	10
2.	Evaluación.....	10
VIII.	EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO.....	11

ANEXOS

APÉNDICES

INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE SDS/MSM

PREPARACIÓN

EJECUCIÓN:

SIGLAS Y ABREVIATURAS

CAPPS	Computer-Assisted Passenger Prescreening
CESI	Comité de Evaluación e Impacto Social
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
EEUU	Estados Unidos de América
FAA	Administración Federal de Aviación
LA	Línea de Actividad
LAC	Latinoamérica y el Caribe
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(TC-0110020)

RESUMEN EJECUTIVO

Agencias ejecutoras:	Agencias de aviación civil de los países miembros o la entidad designada por los gobiernos para llevar a cabo las funciones de aeronáutica civil.		
Financiamiento:	Modalidad: Donación		
	FOMIN (Ventanilla I):	US\$	10.000.000
	Difusión y Evaluación	US\$	150.000
	Total:	US\$	10.150.000
Plazos	Período de Ejecución:	24	Meses
	Período de Desembolsos:	30	Meses
Objetivos:	<p>El objetivo general es poner recursos a disposición de los países de Latinoamérica y el Caribe (LAC) para capturar los beneficios económicos derivados del acceso a los mercados globales.</p> <p>El objetivo específico consiste en fortalecer la seguridad aeroportuaria de los países de LAC, mediante la modificación y adaptación de los marcos regulatorios de políticas de la aviación civil, reforzamiento de los servicios administrativos y entrenamiento de personal necesarios para garantizar la vigilancia y aplicación forzosa de las nuevas normas.</p>		
Descripción:	Se pretende poner a disposición de los países de LAC la suma de US\$10 millones de recursos no reembolsables, para que junto con una contrapartida de los gobiernos, la cual oscilaría entre el 30% y el 50% del valor del proyecto -dependiendo del país-, se ejecuten proyectos individuales hasta por US\$500.000 cada uno a fin de mejorar el entorno regulatorio aeroportuario y vigilar su aplicación forzosa.		
Beneficiarios	Los beneficiarios directos de esta LA son las agencias de aviación civil de los países o la unidad administrativa de cada Estado que cumpla las funciones de manejo de la seguridad aeroportuaria. Los beneficiarios indirectos serán la ciudadanía en general y el sector privado, en cabeza de los industriales exportadores e importadores de bienes y productos, el turismo receptivo, las agencias de carga internacional, y las aerolíneas comerciales, entre otros.		
Revisión social y ambiental:	La operación fue revisada por el Comité de Evaluación e Impacto Social (CESI) en la sesión del 2 de noviembre del 2001. Sus recomendaciones están incluidas en el diseño del proyecto.		
Excepciones a las políticas del Banco	Ninguna.		

I. ELEGIBILIDAD DEL PAÍS Y DEL PROYECTO

- 1.1 Todos los países miembros del Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) en la Región de América Latina y el Caribe son elegibles para esta línea de actividad.
- 1.2 La Línea de Actividad (LA) que se presenta es elegible para recibir recursos del FOMIN, dentro del marco de la Ventanilla I, por considerarlo compatible con los objetivos del FOMIN en cuanto a la promoción de un entorno favorable para la expansión del sector privado. La LA respaldará medidas tendientes al refuerzo de la seguridad aeroportuaria de los países beneficiarios, a fin de mejorar sus ventajas comparativas para el sector privado y su competitividad.

II. ANTECEDENTES

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

- 2.1 Con el establecimiento de una economía globalizada, el rol de la aviación civil, tanto de carga como de transporte de pasajeros, ha tomado una importancia cada vez mayor para el desarrollo de todos los sectores de la economía. En particular, el transporte de carga se ha convertido en un importante factor de desarrollo para las economías menos desarrolladas y su interrupción podría afectar de manera significativa la manera de hacer negocios y los resultados de las empresas, especialmente de aquellas de menor tamaño. Las manufacturas de alto valor agregado, se transportan esencialmente por vía aérea; los productos perecederos igualmente.
- 2.2 En general, cerca del 45% del valor de comercio mundial se transporta por vía aérea y alrededor del 50% de las exportaciones de LAC a los EEUU se realizan por la misma vía. Muchas de estas exportaciones, son de productos perecederos como árboles, flores y frutas, productos que se transportan en un 99% vía aérea y de cuyos ingresos dependen países como Ecuador, Costa Rica y Colombia, entre otros. Cualquier retraso o interrupción en los flujos manejados por esta vía, afecta el comercio de la región, de las economías vinculadas y puede ocasionar una caída en la inversión. El desarrollo del comercio electrónico (e-commerce), cuyo énfasis en la velocidad es su ventaja comparativa y que por tanto ha venido incrementando la demanda por más rápidos y eficientes sistemas de distribución, es otro ejemplo de la demanda de la nueva economía por un servicio de transporte de carga eficiente y confiable.
- 2.3 Con respecto al transporte de pasajeros, el efecto de la aviación civil es evidente en la medida en que las actividades de negocios, en comercio internacional, finanzas e inversiones, dependen directamente de la movilidad de profesionales y técnicos de manera segura y en tiempo. Otro sector de la economía que depende del transporte de pasajeros directamente es el turismo. Esta industria es fuente importante de divisas para los países de la región, particularmente Centroamérica y el Caribe.
- 2.4 Para que un país incremente sus tasas de crecimiento y atraiga inversiones de alta tecnología, es crucial contar con un centro de operaciones aéreo que cumpla con los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), brazo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Sin este marco regulatorio, no se admite la operación de aerolíneas internacionales, aeropuertos internacionales ni estaciones de reparación de aeronaves.

- 2.5 La seguridad en los aeropuertos, en consecuencia, es un aspecto crítico que los países de manera conjunta han venido trabajando, como parte del Acuerdo de Chicago, el cual estableció el marco de operación de la aviación internacional. Con base en este Acuerdo, los países signatarios (187 en el mundo incluyendo a LAC) se comprometieron a desarrollar un plan nacional de seguridad aeroportuaria, desarrollar las regulaciones y procedimientos que deben seguir todos los actores del sector, vigilar y exigir su cumplimiento a fin de que las aerolíneas y los aeropuertos cumplan con esos estándares. En LAC existen cerca de 200 aeropuertos internacionales y 50 aerolíneas comerciales que están sujetos a los estándares internacionales establecidos por la OACI.
- 2.6 Por todo lo anterior, resulta claro que las agencias de aviación civil de los países deben adecuar sus instalaciones, infraestructura, equipos y seguridad a fin de garantizar un seguro y normal flujo de las operaciones. Estas adecuaciones demandarán de los países fuertes inversiones cuya financiación provendrá tanto de recursos fiscales y del ahorro interno de los países, como de operaciones de préstamo con el Banco u otros organismos multilaterales, en particular los componentes que implican adecuación de construcciones y compra de equipos sofisticados de seguridad.

B. Implicaciones de los eventos del 11 de septiembre de 2001

- 2.7 Como consecuencia de los eventos ocurridos el 11 de septiembre, se estima que esta región perderá del orden de US\$200 millones¹. Los reportes de las entidades oficiales de turismo de los países de la zona, indican una caída del 40% de los ingresos en los hoteles y hasta del 50% en los ingresos de las agencias de viajes. En las Bahamas, las autoridades esperan un decrecimiento del 50% en el Producto Interno Bruto (PIB) debido a la caída abrupta de los ingresos generados por el sector turismo. Los analistas económicos proyectaban para el año 2001 un crecimiento económico en América Latina y el Caribe (LAC) cercano al 3,5%. No obstante, la desaceleración de la economía mundial, en particular la de los Estados Unidos (EEUU), frenaron este ritmo, hecho que se vio agravado además, por el impacto económico de los atentados terroristas del 11 de septiembre pasado. Algunos analistas coinciden en afirmar que estos ataques probablemente conducirán a los EEUU a una recesión, que podría frenar los flujos de recursos hacia LAC y aumentar sus costos de financiamiento. Al reducirse los flujos de capital extranjero, en particular hacia los países en vías de desarrollo, se incrementarán las presiones sobre la balanza de pagos y obligará a los países a reducir importaciones (comercio) y a conseguir financiamiento interno para adecuar los gastos con los ingresos fiscales.
- 2.8 Un mejoramiento en la seguridad aeroportuaria se ha vuelto necesario en el mundo, y la región no es excepción. Esto implica realizar varios cambios, el primero de los cuales y sobre el que se basan los demás, es el aspecto normativo. No obstante, después de ocurridos los atentados terroristas, quedó en evidencia que es preciso adecuar las normas a la nueva realidad así como establecer nuevos estándares de seguridad en los aeropuertos. Por ello, la OACI, ha decidido adoptar nuevas normas de seguridad aeroportuaria. De igual forma, la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) ha decidido implementar y exigir medidas de seguridad adicionales
- 2.9 Como consecuencia, si no se toman las medidas necesarias para adecuarse a estas nuevas normas, la aviación civil se verá restringida con las graves consecuencias económicas que esto conllevaría. En efecto, las nuevas medidas no permitirán el tráfico aéreo entre aeropuertos que no cumplan con estos estándares en sus rutas con los EEUU, Europa y Japón, disminuyendo el servicio directo de carga y pasajeros a los mayores mercados.

¹ The Miami Herald. 11 de octubre de 2001

- 2.10 Las nuevas medidas comprenden aspectos de mejoramiento del marco regulatorio de la seguridad aeroportuaria, estimación del riesgo en cada puerto, desarrollo de planes de mitigación del riesgo estimado y el entrenamiento del personal oficial, de los operadores de aeropuertos, del personal de las aerolíneas y de todos aquellos que intervienen en el tráfico aéreo, incluyendo a los pasajeros.
- 2.11 Pocos aeropuertos internacionales de LAC serán capaces de cumplir rápidamente con las nuevas medidas de seguridad. Se estima que al menos 60 de ellos estarán sujetos de nuevas y mayores medidas de seguridad. De este total, 41 deberán implementar cambios fundamentales en la forma en que se manejan los aspectos de seguridad aeroportuaria e incluso en la distribución física de sus instalaciones, con el consiguiente esfuerzo administrativo, presupuestal y legal que ello significa para los gobiernos. Los 19 restantes, si bien han estado cumpliendo con altos estándares de seguridad aérea, se verán igualmente obligados a efectuar las modificaciones previstas por las modificaciones al Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI que reglamenta la seguridad aeroportuaria, haciendo necesario que se actualicen sus normas, regulaciones y entrenamiento del personal.
- 2.12 Finalmente, el Banco ha venido recibiendo en el último mes diversas expresiones de interés de países de la región, manifestando la necesidad de un apoyo inicial, en particular en lo que hace referencia a la adecuación normativa básica que les permitirá tener un apropiado marco de referencia para la adecuación posterior de las construcciones civiles y equipos sofisticados de seguridad.
- 2.13 El proyecto que se presenta a continuación pretende respaldar reformas institucionales y reglamentarias que de manera imprevista se hace necesario adecuar para que los países participantes cumplan con las nuevas normas de seguridad aeroportuaria, coadyuvando al mejoramiento de las ventajas competitivas de la región y de cada país al mercado mundial y, por tanto, dándole al FOMIN un papel importante en el mantenimiento y ampliación de las actividades comerciales de LAC.

C. Actividades relevantes del Banco y el FOMIN

- 2.14 El Banco posee diversos instrumentos para atender el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria general, a través de sus operaciones de préstamos con el Sector Privado y los préstamos generales para infraestructura. El FOMIN, por su parte, a efectos de fomentar el incremento de los niveles de inversión privada y el desarrollo del sector privado en la Región, ha prestado especial atención a proyectos conducentes a atraer la inversión privada a través de su Ventanilla I, propiciando mejoramiento en los marcos regulatorios.
- 2.15 En lo que hace referencia al sector de la aviación civil y sus efectos en el desarrollo del sector privado, el FOMIN ha empezado a incursionar en este campo a través de una operación (MIF/AT-387 aprobada en diciembre de 2000) por US\$4,0 millones destinados a la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) con el objetivo de fortalecer la capacidad para regular y vigilar al sector de la aviación civil de los países miembros (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) y de Panamá, Haití, y República Dominicana. Este proyecto tiene como objetivo ayudar en la implementación de los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, los cuales tratan el manejo de la operación, aeronavegabilidad de las aeronaves, aeropuertos, licencias de personal y vigilancia. El proyecto de COCESNA no trata el Anexo 17 de la OACI.
- 2.16 La operación que se plantea al FOMIN es complementaria al esfuerzo que el Banco viene desarrollando a fin de apoyar al sector privado ante la crisis que se está viviendo y de su ejecución se espera que el Banco comience negociaciones que impliquen la utilización de

los instrumentos de préstamo a fin de atender las necesidades de inversión y adecuaciones que se van a requerir.

III. EL PROYECTO

A. Objetivos

1. De la Línea de Actividad

- 3.1 El objetivo general es poner recursos a disposición de los países de LAC para capturar los beneficios económicos derivados del acceso a los mercados globales.
- 3.2 El objetivo específico consiste en fortalecer la seguridad aeroportuaria de los países de LAC, mediante la modificación y adaptación de los marcos regulatorios de políticas de la aviación civil, reforzamiento de los servicios administrativos y entrenamiento de personal necesarios para garantizar la vigilancia y aplicación forzosa de las nuevas normas.

2. De los proyectos individuales

- 3.3 Se pretende poner a disposición de los países de LAC la suma de US\$10 millones de recursos no reembolsables, para que junto con una contrapartida de los gobiernos, la cual oscilaría entre el 30% y el 50% del valor del proyecto -dependiendo del país-, se ejecuten proyectos individuales hasta por US\$500.000 cada uno a fin de mejorar el entorno regulatorio aeroportuario, vigilar su aplicación forzosa, evaluar el estado de los sistemas de seguridad existente y la actualidad de las normas vigentes.
- 3.4 Debido a que el objetivo es entregar rápidamente recursos necesarios para la adecuación e implementación de normas necesarias para el oportuno desarrollo de las actividades económicas que dependen de la aviación civil, los países podrán presentar varios proyectos cuyos resultados esperados sean consecuencia uno de otro.

B. Componentes de los proyectos individuales

- 3.5 Los proyectos individuales presentados, contendrán al menos uno de los siguientes componentes: (i) adecuación normativa; (ii) implementación de nuevos servicios administrativos; y, (iii) entrenamiento.

1. Adecuación normativa

- 3.6 Las actividades de este componente se refieren a la revisión de la regulación y procedimientos para poner en efecto todas las regulaciones mínimas establecidas en el Anexo 17 de la OACI; a prever y adecuarse a las modificaciones que se esperan resulten en el corto plazo para este marco normativo general; y, finalmente, al diseño de una estrategia de largo plazo para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas y mecanismos de seguridad.
- 3.7 Como resultado de este componente, se espera que: (i) por lo menos 15 de los países de LAC hayan revisado y adecuado su normativa a las disposiciones del Anexo 17 y modificaciones que surjan del mismo; (ii) por lo menos 15 países hayan publicado las nuevas normas en lugares visibles y difundido las normas entre todo el personal del aeropuerto, operadores, aerolíneas y pasajeros; y, (iii) por lo menos 15 países cuenten con planes de sostenibilidad financiera y operativa de los programas de seguridad.

2. Implementación de nuevos servicios administrativos

- 3.8 A través de este componente, se pretende facilitar el acceso a servicios administrativos de seguridad, tales como escarapelas de identificación digital, adecuación de los sistemas digitales de información y sistemas de revisión de identificaciones personales, entre otros. En caso de requerirse equipos especializados para la implementación de estos nuevos servicios administrativos, su participación dentro del total del proyecto no podrá ser superior al 20%.
- 3.9 Como resultado de este componente se espera el establecimiento de adecuados sistemas administrativos básicos en los principales aeropuertos internacionales de no menos de 15 países.

3. Entrenamiento

- 3.10 A través de este componente, se buscará la implementación de programas de entrenamiento en seguridad aeroportuaria y montaje de programas de capacitación de capacitadores. El énfasis de este componente será en operaciones de seguridad aeroportuaria, adecuación e implementación de las nuevas normas; procedimientos de seguridad adaptados a la nueva estructura legal, protección de pasajeros, mecanismos de recolección y procesamiento de información de pasajeros, entre otros. Igualmente, a través de este componente se busca informar al público en general sobre los aspectos a tener en cuenta y las normas básicas de seguridad que se exigen en los aeropuertos del país.
- 3.11 Como resultado de este componente, se espera que los países que presenten proyectos tengan: (i) capacitado a todo el personal encargado directamente de la seguridad de los principales aeropuertos; (ii) capacitado todo el personal local encargado de la seguridad de las líneas aéreas; (iii) capacitados todos los asesores de la agencia del gobierno encargada de la vigilancia de normas de seguridad; y, (iv) efectuadas campañas públicas de educación al público en general.

IV. EJECUCIÓN Y PROCEDIMIENTOS

1. Condiciones de elegibilidad de los ejecutores y proyectos individuales

- 4.1 Esta LA permitirá desarrollar proyectos en los países, que serán presentados a través de las agencias encargadas de la administración de la aviación civil de cada país², aún cuando la agencia encargada tenga dependencia militar, siempre y cuando el o los aeropuertos objeto del proyecto sean de aviación civil. Estas lo podrán ejecutar directamente o asignar su ejecución a otra entidad del gobierno cuyo objeto sea la seguridad nacional.
- 4.2 Para tener acceso a los recursos de la Línea de Actividad planteada en este documento, los gobiernos deben mostrar que: (i) el país ha mantenido bajo constante vigilancia el nivel de peligro y amenazas a que se enfrentan sus aeropuertos; (ii) que cuenta con personal asignado para el manejo y administración del programa nacional de seguridad de la aviación civil; y, (iii) que cuenta con un plan básico de seguridad aeroportuaria adecuada a las necesidades del tráfico internacional. Para facilitar la elegibilidad de los proyectos, el Banco desarrollará un formulario adecuado a las normas pertinentes del Anexo 17 de la OACI que se están exigiendo como requisitos de elegibilidad y lo hará llegar a las Representaciones del Banco.

² En la mayoría de los países son Agencias de Aviación Civil. No obstante, hay países en los que esta función está asignada a algún Ministerio.

- 4.3 Las agencias ejecutoras en cada país presentarán su solicitud acompañándola de los siguientes documentos: (i) el formulario para determinar la elegibilidad; (ii) plan de acción de la entidad a 3 años, indicando los mecanismos previstos para el mejoramiento de la seguridad en los aeropuertos y la factibilidad y compromiso del país de efectuar el aporte de la contrapartida; (iii) objetivos específicos del proyecto y cronograma de actividades previstas; (iv) descripción de la organización y recursos de la entidad ejecutora y en lo posible detalle e información sobre la ejecución de proyectos que haya llevado a cabo; y, (v) presupuesto detallado.
- 4.4 Serán requisitos mínimos para el primer desembolso de cada proyecto individual, la presentación a satisfacción del Banco de: (i) la constancia de haber designado a un coordinador del proyecto, quién podrá ser una persona de alto rango dentro de la agencia de aviación civil o la entidad que cumpla sus funciones; y, (ii) una carta compromiso de la autoridad competente indicando su compromiso para la aplicación forzosa de las normas de seguridad aeroportuaria y de replicar entre todo el personal adscrito a los aeropuertos internacionales y nacionales del país el programa de entrenamiento básico en seguridad.

2. Beneficiarios

- 4.5 El beneficiario directo de esta LA son las agencias de aviación civil de los países o la unidad administrativa de cada Estado que cumpla las funciones de manejo de la seguridad aeroportuaria. Los beneficiarios indirectos serán la ciudadanía en general y el sector privado, en cabeza de los industriales exportadores e importadores de bienes y productos, el turismo receptivo, las agencias de carga internacional, y las aerolíneas comerciales, entre otros.

3. Mecánica Operativa

- 4.6 El Departamento Regional respectivo procesará las operaciones individuales dentro de la LA de forma simplificada. El equipo designado preparará un Memorando de Línea de Actividad con una breve descripción del proyecto que incluya el problema que el proyecto va a resolver, sus objetivos específicos, las actividades que serán financiadas, descripción de la entidad ejecutora y del mecanismo de ejecución del proyecto, el plan de financiamiento propuesto, evidencia del compromiso del Gobierno con los objetivos específicos del proyecto y la justificación. Se acompañará este Memorando de Línea de Actividad de un marco lógico simplificado y de un "MIF Project Performance Monitoring Report" (MPPMR).
- 4.7 Las operaciones individuales dentro de la LA se discutirán a través de un CRG virtual que será estructurado por los Departamentos Regionales y posteriormente el Gerente respectivo enviará a consideración del Comité de Donantes por procedimiento corto, una vez conseguida la autorización de la Vicepresidencia Ejecutiva.

4. Responsabilidad de la ejecución

- 4.8 Las agencias ejecutoras de los proyectos individuales serán las encargadas de: (i) supervisar y controlar el cumplimiento de los objetivos y metas de cada proyecto; (ii) revisar y aprobar el plan anual de actividades del proyecto y el presupuesto, incluyendo el uso y apropiación de la contrapartida local; (iii) asignar recursos financieros a fin de asegurar la continuidad del proyecto; (iv) la selección y contratación de las entidades encargadas de los programas de capacitación (ver 4.10); (v) las compras de artículos necesarios para la correcta ejecución del proyecto (ver 4.10); y (vi) designar a un coordinador del proyecto, pudiendo ser este miembro del personal de alto rango

actualmente trabajando en la respectiva agencia y cuyo costo proporcional se acepta como parte de la contrapartida local

5. Aspectos Ambientales y Sociales

- 4.9 Por la naturaleza de la operación, que esta focalizada en el fortalecimiento de regulaciones sobre la seguridad aeroportuaria, no se prevé impactos ni riesgos ambientales o sociales. Por lo tanto, se exime de la presentación al CESI a los proyectos individuales que sean considerados para aprobación a través de esta Línea. Por otro lado, se incluiría en el taller de difusión contemplado (ver párrafo 7.5) los temas relacionados a impacto ambiental y de seguridad y salud ocupacional de personal de aeropuertos.

6. Adquisiciones de bienes y servicios

- 4.10 La adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de los proyectos, se realizarán de acuerdo con los procedimientos del Banco al respecto; su adquisición o contratación estará abierta a todos los países miembros del FOMIN.

7. Contabilidad y Auditoría

- 4.11 A las agencias ejecutoras les corresponderá: (a) establecer y mantener un control contable, financiero e interno adecuado, así como sistemas de archivo que permitirán determinar detalladamente las fuentes y utilización de fondos del proyecto. Los registros del proyecto de la institución contendrán: (i) identificación de recursos y distintas fuentes; (ii) información sobre los gastos del proyecto, distinguiendo las contribuciones del FOMIN y los fondos de otras fuentes; y, (iii) detalles necesarios para determinar los bienes adquiridos y los servicios contratados; (b) apertura de cuentas bancarias separadas para la administración de la contribución del FOMIN y de los fondos locales de contrapartida; (c) el procesamiento de los pedidos de desembolsos y las respectivas justificaciones de gastos, de acuerdo con los procedimientos de desembolsos del Banco; y, (d) preparar y presentar al Banco el estado financiero final del proyecto auditado por una firma independiente aceptable al Banco, así como también de los informes del fondo rotatorio.

8. Período de Ejecución y Desembolsos

- 4.12 La LA comprometerá sus recursos en un período de 24 meses. El desembolso de los recursos de la contribución se hará en un período de 30 meses. Conviene mencionar que la demanda que se está teniendo por estos recursos, hacen prever una gran concentración de operaciones en el primer año de ejecución.
- 4.13 Los proyectos individuales tendrán un período máximo de ejecución de 18 meses y un período máximo de desembolsos de 24 meses.
- 4.14 Los desembolsos de cada proyecto aprobado bajo esta LA se efectuarán en tres tramos. El primero por el 40%, una vez se cumplan las condiciones generales y las mínimas exigidas (párrafo 4.4); el segundo tramo por otro 40% una vez se demuestre a satisfacción del Banco la correcta implementación del plan de acción acordado. El saldo del 20%, una vez se demuestre a satisfacción del Banco que las normas básicas que rigen la seguridad del aeropuerto han sido analizadas y modificadas o están en proceso de aprobación por las autoridades competentes, en caso de encontrarse eso necesario; y, a demostrar que el programa de entrenamiento al personal se encuentra en ejecución.

V. COSTO Y FINANCIAMIENTO

A. Costo y financiamiento

5.1 La LA tiene un valor estimado de US\$10.150.000. El FOMIN financiará US\$10.200.000 y la contrapartida podría ser del orden de US\$5.000.000.

5.2 La discriminación por rubros se observa a continuación:

CONCEPTO	MONTO
Financiamiento de Cooperación Técnica a las agencias de aviación civil	US\$10.000.000
1 Taller de mejores prácticas	40.000
Evaluaciones	80.000
Imprevistos	30.000
Total	US\$10.150.000

5.3 Los recursos de la contrapartida provendrán en general de recursos fiscales de los países. El porcentaje de la contrapartida local, oscilará entre el 30% y el 50% del valor total del proyecto, dependiendo del país y siguiendo las políticas del FOMIN al respecto.

VI. JUSTIFICACIÓN Y RIESGOS

A. Justificación

6.1 Mediante esta Línea, se ratifica el rol del FOMIN como instrumento catalítico, anticipándose que se lograría los siguientes beneficios: (i) consolidar reformas institucionales y reglamentarias que deben adecuarse a corto plazo para que los países participantes cumplan con las nuevas normas de seguridad aeroportuaria; (ii) minimizar el impacto económico sobre los países que se pueden ver severamente afectados como consecuencia del freno en actividades críticas como son el comercio, el turismo y la integración regional; (iii) facilitar el marco normativo necesario para adecuaciones e inversiones de mayor escala y la implantación de tecnologías de punta para la seguridad aeroportuaria, como son las tecnologías biométricas; y (iv) apoyar al desarrollo del intercambio de experiencias y información sobre la seguridad aeroportuaria en la región.

6.2 En el contexto de los criterios establecidos en la estrategia del FOMIN, la **adicionalidad** de la Línea esta en su enfoque hacia operaciones de pequeña escala pero de alto impacto y por su experiencia con otras Líneas de Actividad, resulta ser el instrumento más adecuado para enfrentar la situación descrita anteriormente, dándole al mismo la oportunidad de jugar un papel preponderante en el fomento y ampliación de las actividades comerciales dentro de la región. La Línea es **innovativa** porque: se establece un mecanismo rápido y eficiente para apoyar a los países a modificar los aspectos más urgentes y centralizados en cuanto al fortalecimiento de reglamentos aeroportuarios. Asimismo, la Línea fomentará intercambios y coordinación de los esfuerzos entre los países participantes. Los proyectos individuales de la Línea tendrán **carácter demostrativo**, en cuanto ofrecerán ejemplos de como adaptar el marco regulatorio e institucional a los nuevos requerimientos. Por otro lado, la Línea fomentará la diseminación de las lecciones aprendidas mediante los instrumentos previstos (taller, seguimiento y evaluación). Los proyectos individuales serán **sostenibles** ya que la adecuación normativa en cada uno de ellos incluirá el diseño de una estrategia de largo plazo que fomente la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas y mecanismos de seguridad.

- 6.3 Finalmente, la Línea resulta consistente con las recomendaciones del Informe del Grupo de Trabajo del FOMIN que resaltó la importancia de promover prácticas regulatorias transparentes que se adecuen a los estándares internacionales.

B. Riesgos

- 6.4 **Participación insuficiente de los países**, la cual se podría generar por falta de adecuada información sobre la disponibilidad de estos recursos, así como por carencia de recursos para la contrapartida. Para mitigar el riesgo de la falta de información, la LA contempla una amplia difusión del mismo a nivel de los organismos internacionales (OACI y FAA) encargados de la aplicación de normas de seguridad aeroportuaria; adicionalmente, los cuales, a su vez, se encargarán de difundir el proyecto entre las autoridades locales. El FOMIN asistirá a las conferencias regionales para presentar y clarificar aspectos de la LA. En relación con la posibilidad de poca participación debido a ausencia de recursos de contrapartida, el proyecto no contiene en su diseño ningún mitigante.
- 6.5 **No aplicación de los nuevos marcos normativos**. Las decisiones que se han venido tomando recientemente en el seno de la OACI a fin de poder instrumentar una Auditoría técnica en seguridad aeroportuaria a los aeropuertos de los países miembros y el hecho de que la FAA de hecho efectúa una calificación sobre los aeropuertos a los que vuelan las aerolíneas americanas, garantizan que los recursos se utilizarán para el logro de los objetivos del proyecto.
- 6.6 **Programas de entrenamiento centralizados**. Existe el riesgo que los países opten por capacitar y entrenar solamente al personal gubernamental. Para mitigar este riesgo, se está solicitando como condición mínima para los proyectos individuales, una carta del gobierno en la que se indique el compromiso de desarrollar programas completos de entrenamiento.
- 6.7 **Sostenibilidad financiera de los programas de seguridad aeroportuaria**. Existe el riesgo de que una vez adecuadas las medidas de seguridad y se cuente con un apropiado marco regulatorio, los países no cuenten con los recursos necesarios para implementar totalmente las normas y para continuar con las construcciones y adquisiciones de equipos que seguramente estos planes demandarán. Es por ello, que bajo el componente de adecuación normativa se ha incluido la posibilidad de financiar el diseño de un plan de sostenibilidad financiera a largo plazo de los esquemas de seguridad aeroportuaria.

VII. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. De la Línea de Actividad

1. Seguimiento

- 7.1 Con base en los reportes de los proyectos individuales, los informes de evaluación y seguimiento de los mismos (ver párrafos 7.6, 7.7 y 7.8), el FOMIN se encargará del seguimiento continuo de la LA. Informará al Comité de Donantes anualmente sobre el estado de ejecución de la misma y sobre el avance en el cumplimiento de los objetivos planteados.

2. Evaluación

- 7.2 Se efectuará una evaluación intermedia, cuando se hayan aprobado operaciones por valor equivalente a US\$5,0 millones. Se analizará la utilización de los fondos, la demanda por estos recursos, las mejoras implementadas y los efectos que tales medidas hayan podido

tener sobre el sector privado. Esta evaluación se remitirá al Comité de Donantes para información.

- 7.3 No obstante, teniendo en cuenta la poca experiencia que se tiene en el Banco en relación con el marco regulatorio de la aviación civil, y la rapidez con que se ha diseñado esta operación, se considera que de la ejecución de los primeros proyectos que llegasen a ser aprobados, el Banco en general tendrá muchas lecciones aprendidas. Por tanto, se prevé la necesidad de solicitar, eventualmente, al Comité de Donantes, modificaciones a los criterios y procedimientos diseñados. Estas solicitudes, en caso de darse se llevarán a Comité de Donantes por procedimiento simplificado, adjunto una justificación.

3. Promoción y Difusión

- 7.4 Para promover un nivel amplio de participación de los países de la Región, difundir los requerimientos básicos para tener acceso a estos recursos y las condiciones específicas que deben tener los proyectos individuales, el FOMIN se encargará de las funciones de promoción a través de diferentes medios, tales como las páginas web del Banco, envío del documento de LA a la OACI, a la FAA, a los Presidentes de las principales aerolíneas comerciales y a los gobiernos.
- 7.5 También se encargará de organizar un taller regional a fin de compartir las experiencias y establecer mejores prácticas en la aplicación de las medidas de seguridad. En este taller participarán tanto las agencias ejecutoras de todos los países participantes así como a personal de la FAA y de la OACI.

B. De los proyectos individuales

1. Seguimiento

- 7.6 Las agencias ejecutoras de los países serán responsables por el seguimiento y la preparación de los informes correspondientes. Cada semestre deberá preparar un informe de progreso en el cual se documentarán las actividades realizadas durante dicho período. Los informes – cuyo formato de presentación se acordará con las Representaciones, incluirán un plan de trabajo y un cronograma de desembolsos para el siguiente período. El informe de progreso será entregado a la Representación del Banco dentro de los 30 días siguientes al cierre del término del semestre correspondiente. Estos informes servirán de base para que el ejecutor prepare un informe final dentro de los tres meses previos a la terminación del proyecto. La Representación usará estos informes para hacer el seguimiento del mismo.

2. Evaluación

- 7.7 En cada proyecto individual se asignará una suma para las evaluaciones intermedia y final. Estas serán realizadas por un consultor de nivel internacional, especializado en seguridad aeroportuaria, seleccionado y contratado por el Banco con recursos de la contribución. La primera, se realizará al haberse desembolsado más del 50% del total, o al cumplirse los primeros 9 meses desde el primer desembolso, lo que ocurra primero, y considerará, al menos, los siguientes aspectos: (a) la capacidad institucional del ejecutor; (b) actividades desarrolladas en relación con la revisión de las normas de seguridad en los aeropuertos; (c) actividades desarrolladas en relación con la implementación de las modificaciones de los instrumentos señalados; y, (d) revisión de los recursos aplicados y la asignación de la contrapartida. Este informe debe ser entregado en un plazo no superior a dos meses

contados a partir de su contratación y debe indicar las acciones correctivas necesarias que garanticen la correcta ejecución del proyecto, así como sugerir la suspensión de desembolsos en caso de que surgieran deficiencias estructurales en su ejecución. Los desembolsos podrán reanudarse una vez el ejecutor demuestre que ha tomado las medidas necesarias para corregir tales deficiencias.

- 7.8 La segunda evaluación se llevará a cabo tres meses antes del último desembolso, y analizará, entre otros aspectos, los siguientes: (a) el grado de cumplimiento de los objetivos específicos del proyecto; (b) la forma en que se han implementado las nuevas normas de seguridad; y, (c) la cantidad de gente capacitada y los programas de entrenamiento desarrollados por la agencia a fin de garantizar que todo el personal decisivo en materia de seguridad aeroportuaria cuenta con los conocimientos necesarios para garantizar el normal flujo del tráfico aéreo. Este informe deberá ser presentado al Banco en un plazo máximo de tres meses contados a partir de la fecha de su contratación.

VIII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 8.1 Ninguna.