



Procedimiento Corto

Vencimiento: 10 de marzo de 2006

MIF/AT-724

24 de febrero de 2006

Original: inglés

Al: Comité de Donantes

Del: Secretario

Asunto: Barbados. Cooperación técnica no reembolsable para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria. Memorando de línea de actividad

Información básica:

Organismo ejecutor Ministerio de Turismo y Transporte Internacional
Monto hasta US\$455.737 o su equivalente
FuenteFacilidad de Cooperación Técnica

Consultas a: Señor Alejandro Taddia (extensión 3258)

Observaciones: Se ruega a los Representantes que, a más tardar el **10 de marzo de 2006**, comuniquen por escrito al Secretario si desean interrumpir el procedimiento. Si ello no ocurriere dentro de este plazo, la Resolución se dará por aprobada por el Comité de Donantes y se dejará constancia de ello en el acta de una próxima reunión.

Referencia: MIF/GN-71(11/01), MIF/GN-71-1(2/04)

Otra distribución: Representante del BID en Barbados

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

BARBADOS

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(TC-02-03-02-9)

MEMORANDO DE LÍNEA DE ACTIVIDAD

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Alejandro Taddia (RE3/FI3), jefe de equipo; Asako Yamamoto (FOMIN); Kevin McTigue (LEG/OPR); Isabel Cardona (RE3/FI3) y Bruce Hackett (COF/CBA).

ÍNDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO	
II.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	2
	A. La importancia de la seguridad en la aviación civil para el desarrollo del sector privado	2
	B. La aviación civil y la seguridad aeroportuaria en Barbados	3
	C. Justificación del programa	5
III.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	5
	A. Meta y propósito del programa	5
	B. Componentes	6
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	7
	A. Cuadro resumido de costos	7
	B. Descripción y composición del financiamiento	7
	C. Sostenibilidad financiera e institucional	8
V.	ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN	8
	A. Organismo ejecutor	8
	B. Grado de preparación para la ejecución del programa	9
	C. Período de ejecución y calendario de desembolso	9
	D. Adquisiciones	9
VI.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	9
	A. Seguimiento	9
	B. Evaluación	10
	C. Informes de avance e informe final	10
VII.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA	11
	A. Beneficios del programa y aporte al desarrollo	11
	B. Beneficiarios designados	11
	C. Riesgos	11
VIII.	ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	12
IX.	CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES	12

ANEXOS

Anexo I	Marco lógico
Anexo II	Presupuesto detallado

APÉNDICES

Proyecto de resolución

SIGLAS Y ABREVIATURAS

GAIA	Aeropuerto Internacional Grantley Adams
OACI	Organización de la Aviación Civil Internacional
TSA	Administración de Seguridad del Transporte

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(TC-02-03-02-9)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	Gobierno de Barbados		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Turismo y Transporte Internacional		
Beneficiarios designados:	Los beneficiarios directos serán el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional, el Aeropuerto Internacional Grantley Adams y otras entidades pertinentes.		
Financiamiento:	FOMIN (ventanilla I, línea de actividad)	US\$455.737	
	Local:	<u>US\$195.325</u>	
	Total:	<u>US\$651.062</u>	
Calendario de ejecución:	Período de ejecución:	24 meses	
	Período de desembolso:	30 meses	
Objetivos:	La meta del programa es contribuir a que el sector del transporte aéreo sea más seguro y eficiente, de manera que el país pueda disfrutar los beneficios económicos que se derivan del acceso a los mercados mundiales. El objetivo consiste en incrementar y fortalecer la seguridad aeroportuaria en Barbados mediante un marco normativo mejorado, la implantación de nuevos sistemas de apoyo administrativo y la capacitación del personal de seguridad.		
Condiciones contractuales especiales:	Conforme a lo dispuesto en la línea de actividad (documento MIF/GN-71), las siguientes condiciones son previas al primer desembolso: (i) prueba de que se ha nombrado a un coordinador del proyecto; ii) una carta del gobierno en la que éste se comprometa a cumplir las normas de seguridad y a formular programas integrales de capacitación.		
	Antes de participar en la capacitación, cada organismo, entidad o compañía deberá firmar una carta convenio con el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional que indique claramente su función y sus obligaciones en el marco del programa, y que incluya detalles de los aportes de contrapartida que efectuarán.		

Excepciones a las políticas y procedimientos del Banco:	Ninguna
Revisión ambiental y social:	Habida cuenta de la naturaleza de esta operación, cuyo objetivo es fortalecer la normativa de la seguridad aeroportuaria, no se prevén efectos adversos en materia social ni ambiental.
Coordinación con otras instituciones:	No es de aplicación

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

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

- 2.1 El papel de la aviación civil, tanto en el transporte de carga como en el de pasajeros, ha adquirido mayor importancia para el desarrollo de todos los sectores de la economía, particularmente en estados-isla como Barbados. El transporte de carga y turistas es un aspecto clave de la economía y cualquier interrupción traería consecuencias devastadoras para el país, como sucedió en 2001. En el caso de las empresas que comercializan productos con fecha de vencimiento y productos perecederos para las cuales el transporte aéreo constituye su único medio de acceso a mercados de altos recursos, contar con operaciones oportunas y capacidad adecuada constituye un elemento esencial. Como destino turístico, contar con una buena reputación en materia de seguridad en la llegada y la salida del aeropuerto es clave para todo el sector turístico.
- 2.2 Ante las amenazas a la seguridad que enfrenta el sector del transporte aéreo internacional, la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó nuevas reglas de seguridad aeroportuaria reforzando las normas de seguridad del Anexo 17 mediante la implantación de nuevas normas y prácticas recomendadas. Además, puso en marcha un programa de auditoría de la seguridad aérea a fin de determinar el grado en que los países miembros están observando las nuevas normas. Como resultado de ello, todos los países signatarios del Convenio de Chicago, incluido Barbados, deberán mejorar y modernizar sus procesos, sistemas y equipos de seguridad aeroportuaria para asegurar la solidez a largo plazo del sector del transporte aéreo. Las nuevas normas que figuran en el Anexo 17 incluyen la formulación de un Plan Nacional de Seguridad Aerocivil, un sistema de normas, procedimientos y directrices para dar cumplimiento a las normas internacionales, un grupo de inspectores experimentados y capacitados para supervisar a los operadores y la instalación de los equipos necesarios para prevenir acciones delictivas contra la

aviación civil. Estas normas se aplican a líneas aéreas, aeropuertos, al sistema de tráfico aéreo y a todo el personal que participa en la prestación de servicios aéreos. El cumplimiento de estas nuevas normas tiene importantes implicaciones a nivel de operaciones para el sector aeronáutico del país, ya que la obtención de resultados insatisfactorios puede socavar la capacidad de alcanzar mercados redituables, o bien puede provocar una interrupción de las operaciones.

B. La aviación civil y la seguridad aeroportuaria en Barbados

- 2.3 Ubicado en el extremo sur de la isla, el Aeropuerto Internacional Grantley Adams (GAIA) de Barbados opera desde 1929 proporcionando transporte aéreo hacia destinos internacionales; además, constituye el principal acceso a las otras islas caribeñas del archipiélago de Sotavento. El aeropuerto, que cuenta con modernas instalaciones y sistemas de control de tráfico aéreo adecuados, experimenta un movimiento promedio anual de 43.000 aeronaves, más de 2 millones de pasajeros y transporte de carga de alrededor de 33 millones de libras. En la actualidad, el aeropuerto se encuentra en plena renovación, incluida la construcción de una nueva terminal de arribo con más espacio para las instalaciones de migraciones y aduana, un área de compras libres de impuestos ampliada, y mejoras en los sistemas de seguridad, en la disponibilidad de la información y en las telecomunicaciones, entre otros trabajos.
- 2.4 La Terminal I del GAIA, que comenzó a operar en 1979, fue originalmente diseñada para un tráfico en hora pico de 700 pasajeros, capacidad que ha venido excediendo cada vez con más frecuencia desde principios de los años noventa. Consciente de ello, el Gobierno de Barbados acordó en 1993 que se debía llevar a cabo un estudio de factibilidad sobre la expansión de las instalaciones del GAIA. La finalidad del estudio consistía en poner a dicho gobierno en condiciones que le permitieran proporcionar el marco dentro del cual se pudiera establecer y operar una Dirección Aeroportuaria de manera eficiente y efectiva a fin de que ésta no representara una carga para las finanzas del erario.
- 2.5 Como resultado de las recomendaciones del estudio de factibilidad, el gabinete acordó que se debería establecer una compañía constituida al amparo de la Ley de Sociedades de Barbados para que llevara a cabo las transacciones comerciales en el aeropuerto. Aunque la compañía, Grantley Adams International Airport Inc. (GAIA Inc.), fue constituida en octubre de 1998, la División de Transporte Internacional continuó a cargo de las operaciones cotidianas del aeropuerto debido a la existencia de asuntos pendientes en materia de personal. GAIA Inc. pertenece es su totalidad al Gobierno de Barbados y se estableció con el fin de administrar las actividades comerciales del aeropuerto. Durante los dos últimos años, se estableció la estructura administrativa de GAIA Inc., cuyas actividades comerciales le fueron transferidas el 16 de enero de 2006. Se prevé que la transferencia de operaciones a la compañía finalizará el 31 de marzo de 2006 a más tardar. El Ministerio de Turismo y

Transporte Internacional seguirá siendo el organismo gubernamental que se encargue de la supervisión de esta compañía.

- 2.6 El GAIA opera al amparo del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional. Como único accionista de GAIA Inc., el Gobierno de Barbados está comprometido a proporcionar los fondos para terminar el proyecto de expansión del aeropuerto. Además, es responsable de asegurar que exista un entorno seguro y económicamente viable en el que puedan operar las aeronaves. Para ello, la División de Transporte Internacional debe asegurar que GAIA Inc. siempre cuente con un número suficiente de personal adecuadamente capacitado para desempeñar las funciones en materia de seguridad en el aeropuerto.
- 2.7 El Servicio de Seguridad Aeroportuaria es responsable de los aspectos de seguridad del aeropuerto y del control de acceso. Dicho servicio incluye funcionarios y guardas empleados por el ministerio, funcionarios de empresas de seguridad contratadas y un grupo de funcionarios altamente capacitados de la fuerza policial del país, llamada Royal Barbados Police Force. Con miras a modernizar el sistema de seguridad en el GAIA, en 1997 el Gobierno de Barbados encargó un estudio, el cual alrededor de la fecha de los atentados de septiembre de 2001 en Estados Unidos presentaba recomendaciones en cuanto al diseño, la instalación, la puesta a prueba y la implantación de nuevos sistemas de seguridad para el perímetro que comprende la pista de aterrizaje y la terminal del GAIA. La instalación se sigue llevando a cabo a medida que avanza el trabajo en la terminal del aeropuerto. Además, el aeropuerto está sujeto a inspecciones constantes a fin de asegurar que se cumplan todos los requisitos en materia de seguridad.
- 2.8 Durante los dos últimos años, y como parte de la modernización del sistema de seguridad del GAIA, se proporcionó e instaló un nuevo sistema de seguridad integrado por un total de US\$2,2 millones. Este sistema incluye i) un sistema de seguridad integrado; ii) sistemas de inspección de equipaje mediante rayos X, y iii) sistemas de inspección de equipaje de mano. Además, durante los próximos dos años, el GAIA prevé adquirir equipos adicionales de seguridad (escáneres de equipaje que llega, equipos móviles de detección de amenaza de bomba y escáneres de carga mediante rayos X) por un total de US\$700.000.
- 2.9 La mayor concienciación respecto de las amenazas a la seguridad ha dado origen a nuevos desafíos y a un examen más riguroso y minucioso de las prácticas de seguridad de las operaciones en aeródromos. La estrategia para Barbados en materia de seguridad aeroportuaria consiste en cumplir y superar las normas internacionales a fin de asegurar en el país la continuidad de un transporte aéreo de alta calidad.

C. Justificación del programa

- 2.10 Este proyecto se elaboró en el marco de la línea de actividad para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria (documento MIF/GN-71), aprobada por el Comité de Donantes en noviembre de 2001. Se espera que esta línea de actividad produzca los siguientes beneficios: (i) consolidar las reformas institucionales y normativas necesarias a corto plazo, de manera que los países participantes puedan cumplir las nuevas normas de seguridad aeroportuaria; (ii) reducir al mínimo el impacto económico sobre los países severamente afectados por la desaceleración en actividades económicas clave como el comercio y el turismo; (iii) facilitar la formulación de un marco normativo que propicie mayores inversiones y mejoras, así como la utilización de tecnologías de punta en la seguridad aeroportuaria; (iv) apoyar los intercambios de experiencias e información sobre seguridad aeroportuaria en la región, y (v) mejorar la seguridad aeroportuaria al colaborar en la implantación de nuevos procedimientos de seguridad y la capacitación del personal de seguridad.
- 2.11 Además de los beneficios asociados a la disminución del riesgo de pérdidas humanas y materiales, una mayor seguridad aeroportuaria propiciará un entorno más seguro para la inversión privada y ayudará a reducir al mínimo el impacto económico sobre actividades económicas fundamentales, como el comercio y el turismo que dependen de manera fundamental del transporte aéreo.
- 2.12 El proyecto es congruente con la estrategia del Banco con Barbados, que busca fomentar un entorno más propicio para un crecimiento y un desarrollo a largo plazo impulsados por el sector privado, con especial atención a i) los temas relativos a la competitividad y la productividad; ii) la reforma del marco normativo e institucional que afecta el entorno económico, y iii) el fortalecimiento del desempeño del sector social y las condiciones ambientales.
- 2.13 El proyecto respaldará las reformas institucionales y normativas necesarias en la actualidad para cumplir las nuevas normas de la OACI. Se prevé que los resultados del proyecto ayuden a mantener y mejorar la ventaja competitiva del sector turístico del país y a destacar el papel que desempeña el Banco en el mantenimiento y la expansión de las actividades del sector privado en Barbados.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

A. Meta y propósito del programa

- 3.1 La meta del proyecto es contribuir a que el sector del transporte aéreo sea más seguro y eficiente, de manera que el país pueda recoger los beneficios económicos que se derivan del acceso a los mercados mundiales. Los objetivos específicos

consisten en incrementar y fortalecer la seguridad aeroportuaria para cumplir las normas internacionales de seguridad y las prácticas recomendadas.

B. Componentes

- 3.2 El proyecto consta de los tres componentes que a continuación se detallan. Se han redactado los términos de referencia para todas las actividades de cada componente.
- 3.3 **Componente 1: Fortalecimiento normativo (FOMIN US\$95.690; contraparte US\$0).** Las actividades enmarcadas en este componente se refieren al fortalecimiento de la normativa y de los procedimientos de la seguridad aerocivil y suponen poner en práctica las normas mínimas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Aerocivil a fin de satisfacer los requisitos de la versión más reciente del Anexo 17 del Convenio de la OACI, y los procedimientos y pautas fijados en el documento 8973 titulado *Manual de seguridad para salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita*. Entre las actividades específicas se incluyen las siguientes: i) actualización del plan existente para situaciones imprevistas en el aeropuerto, de los planes de seguridad aeroportuaria y del manual de operaciones aeroportuarias para el GAIA; ii) elaboración y formalización de una estrategia de largo plazo para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas y mecanismos de seguridad; iii) formulación de un programa de certificación en seguridad; iv) diseño de un programa de evaluación del desempeño, y v) elaboración de un programa de sensibilización pública.
- 3.4 **Componente 2: Puesta en marcha de nuevos servicios administrativos (FOMIN: US\$91.140; contraparte: US\$28.595).** Este componente financiará los servicios destinados a proporcionar una ejecución efectiva de los procedimientos y los programas necesarios para el fortalecimiento del sistema de seguridad aeroportuaria, facilitando una implantación efectiva de dicho sistema. Estos servicios incluyen i) *equipos relacionados con la seguridad aeroportuaria*. El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional comprará dispositivos adicionales necesarios para la vigilancia adecuada del aeropuerto. Entre estos dispositivos se encuentran detectores manuales de metal, dispositivos de prueba operativos, un sistema de rayos X transportable y equipos modulares para la detección de bombas, y ii) *equipos de apoyo*. El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional comprará equipos de capacitación que permitirán una ejecución más integral y eficiente de este programa, entre los cuales se incluirán computadoras portátiles, cajas de luz, programas informáticos, videos y manuales de capacitación en seguridad de la OACI, juegos de manuales sobre manejo de crisis en el ámbito de la seguridad aérea y manuales de gestión de la seguridad.
- 3.5 **Componente 3: Capacitación en seguridad aeroportuaria (FOMIN: US\$230.907; contraparte: US\$66.730)** Las actividades enmarcadas en este componente pondrán en marcha programas de capacitación en materia de seguridad aeroportuaria y establecerán programas de capacitación para instructores. Los

cursos incluirán i) capacitación básica en seguridad (capacitación proporcionada en el país: procedimientos y medidas básicos y avanzados en seguridad aeroportuaria, procedimientos preventivos básicos en seguridad aeroportuaria y procedimientos básicos de vigilancia e inspección); ii) capacitación de instructores (curso de alto nivel en aptitudes de comunicación y presentación para formular un programa sostenible de capacitación en seguridad; iii) metodologías de capacitación en seguridad; iv) identificación y detección de bombas y otros artefactos incendiarios; v) diseño y seguimiento de un programa de seguridad aeroportuaria (como parte del programa de sostenibilidad, capacitación de personal para supervisar y actualizar los programas de capacitación mediante modernos cursos de actualización y manuales de capacitación); vi) curso de capacitación sobre negociación en casos de incidentes y toma de rehenes; vii) ejercicio de lucha contra incendios y de rescate; viii) ejercicios de emergencia (asistencia en la elaboración de los documentos necesarios para el planeamiento, la ejecución y el seguimiento de los ejercicios de emergencia); ix) contratación de un facilitador para capacitar al personal a cargo de la seguridad de las líneas aéreas, y x) capacitación en relaciones públicas y atención al cliente para reducir al mínimo el impacto de las nuevas medidas en los clientes.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

A. Cuadro resumido de costos

Ámbito	FOMIN	Contraparte	Total
Componente 1: Fortalecimiento normativo	95.690	0	95.690
Componente 2: Puesta en marcha de nuevos servicios administrativos	91.140	28.595	119.735
Componente 3: Capacitación en seguridad aeroportuaria	230.907	66.730	297.637
Coordinación y administración del proyecto	0	100.000	100.000
Evaluación	13.000	0	13.000
Auditoría	5.000	0	5.000
Imprevistos	20.000		20.000
TOTAL	\$455.737	\$195.325	\$651.062

B. Descripción y composición del financiamiento

- 4.1 El costo total del proyecto es de US\$651.062, de los cuales US\$455.737 serán financiados por el FOMIN (70% del total) y US\$195.325 con recursos de contrapartida (30% del total). Menos del 50% de la contribución de contrapartida local se realizará en especie. En el Anexo II se incluye un presupuesto detallado.

C. Sostenibilidad financiera e institucional

- 4.2 La sostenibilidad de este proyecto está asegurada mediante la inclusión de un plan de financiamiento a largo plazo para las actualizaciones en materia de seguridad, el énfasis en el desarrollo de una capacidad local de capacitación, así como el firme compromiso por parte del Gobierno de Barbados de invertir en la modernización de la seguridad aeroportuaria.

V. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

A. Organismo ejecutor

- 5.1 El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional está a cargo de la aviación civil de Barbados por lo cual será el organismo ejecutor del proyecto. En el ámbito del ministerio, el Director de Aviación Civil supervisa la seguridad y la protección del sector del transporte aéreo. En virtud de este proyecto, dicho director deberá asegurar la ejecución de todas las actividades normativas requeridas, mediante un régimen de inspecciones, auditorías y capacitación, en estrecha colaboración con el GAIA y el Servicio de Seguridad Aeroportuaria. Para la ejecución de este proyecto se establecerá en el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional una unidad de coordinación del proyecto encabezada por un coordinador del proyecto, responsable de la supervisión y el seguimiento del mismo.
- 5.2 Como condición previa al primer desembolso, y a satisfacción del Banco, el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional contratará un coordinador del proyecto, de dedicación exclusiva, y proporcionará personal administrativo idóneo, con arreglo a las políticas del BID. El coordinador del proyecto recibirá apoyo del departamento contable del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional. El coordinador del proyecto será contratado con recursos de contrapartida por un período mínimo de 18 meses. El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional proporcionará al coordinador y al asistente administrativo oficinas, equipos y otro tipo de apoyo conexas necesario.
- 5.3 El coordinador del proyecto dependerá directamente del Secretario Permanente del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional. Será responsabilidad del coordinador del proyecto i) supervisar y hacer el seguimiento de las actividades del proyecto; ii) analizar y aprobar el plan anual de actividades y el presupuesto para el proyecto, incluida la utilización de los recursos de contrapartida local; iii) asignar recursos financieros para asegurar la continuidad del proyecto; iv) diseñar y poner en marcha un proceso de licitación pública para la selección y contratación de los servicios de consultoría; v) diseñar y poner en marcha un proceso de licitación pública para la adquisición de los equipos necesarios que permitan una ejecución exitosa del proyecto; vi) administrar los aspectos cotidianos de la operación, incluido el mantenimiento de registros y archivos detallados de todas las

actividades y compras efectuadas; y vii) cuando sea necesario, todas las actividades enmarcadas en este proyecto contarán con especialistas del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional, del GAIA y de otros organismos gubernamentales.

- 5.4 El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional será el encargado de i) realizar el seguimiento diario del logro de las metas y los objetivos del proyecto; ii) elaborar el plan anual de actividades y el presupuesto para el proyecto, incluida la utilización de los recursos de contrapartida local; iii) asignar recursos financieros para asegurar la continuidad del proyecto; iv) ejecutar un proceso de licitación pública para la selección y contratación de consultores; v) poner en marcha un proceso de licitación pública para la adquisición de los equipos necesarios que permitan una ejecución exitosa del proyecto; y vi) designar a un coordinador del proyecto.

B. Grado de preparación para la ejecución del programa

- 5.5 El documento presentado se preparó en coordinación con el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional y el GAIA. Los términos de referencia para los servicios de consultoría se han redactado y acordado.

C. Período de ejecución y calendario de desembolso

- 5.6 El período de ejecución será de 24 meses y el de desembolso no superará los 30 meses.

D. Adquisiciones

- 5.7 La adquisición de bienes y la contratación de bienes y servicios de consultoría necesarios para ejecutar el proyecto se llevarán a cabo de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco y estarán abiertas a todos los países en desarrollo miembros del Banco y países donantes del FOMIN.

VI. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. Seguimiento

- 6.1 El coordinador del proyecto se encargará de a) realizar todos los pagos relacionados con el proyecto y conservar y mantener registros contables, financieros e internos apropiados, así como sistemas de archivo y sistemas de control interno que detallen la fuente y la aplicación de los fondos del proyecto. El registro de proyecto que lleve la institución deberá i) identificar los fondos y la correspondiente fuente; ii) contener información sobre las erogaciones del proyecto, desglosando las contribuciones del FOMIN y las procedentes de otras fuentes, y iii) identificar los bienes adquiridos y los servicios contratados. El coordinador del proyecto se encargará asimismo de b) preparar y remitir al Banco los estados financieros definitivos del proyecto dentro de un plazo de noventa (90) días contados a partir de

la fecha del último desembolso del proyecto. Estos estados financieros serán auditados por una firma de contadores públicos independientes aceptable para el Banco, en función de los términos de referencia previamente aprobados por éste. Los recursos para las auditorías se han incluido en el presupuesto.

- 6.2 El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional deberá a) abrir cuentas bancarias separadas para la administración del aporte del FOMIN y los fondos de contrapartida local; b) tramitar los desembolsos solicitados y la documentación de referencia que justifique los gastos, de conformidad con los procedimientos de desembolso del Banco.

B. Evaluación

- 6.3 Un consultor internacional especializado en seguridad aeroportuaria, seleccionado y contratado por el Banco, realizará dos evaluaciones. La primera evaluación tendrá lugar cuando se haya comprometido al menos el 50% del monto total de los fondos del proyecto. En esta evaluación se analizarán a) la mejora en la capacidad normativa del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional, b) las actividades realizadas en relación con la revisión de las normas de seguridad aeroportuaria y la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas de seguridad y c) las actividades relacionadas con la modificación y actualización de tales normas y sistemas. Este informe deberá presentarse dentro de un plazo de dos meses a partir de la fecha de contratación del consultor antes mencionado e indicar toda medida correctiva que sea necesaria para garantizar la ejecución adecuada del proyecto. De ser necesario aplicar medidas correctivas, este informe también deberá incluir un plan de acción para hacer un seguimiento de su aplicación.
- 6.4 La segunda evaluación se efectuará cuando se haya desembolsado el 90% del monto total de los fondos del proyecto y, entre otras cosas, examinará a) el grado en que se hayan alcanzado las metas específicas del proyecto; b) la manera en que se hayan implantado las nuevas medidas de seguridad; y c) el número de personal capacitado y de programas de capacitación elaborados por la entidad para garantizar que todo el personal clave de seguridad aeroportuaria cuente con los conocimientos necesarios. Este informe deberá presentarse al Banco dentro de un plazo de tres meses contados a partir de la fecha de contratación del consultor.

C. Informes de avance e informe final

- 6.5 El Ministerio de Turismo y Transporte Internacional y el coordinador del proyecto elaborarán y presentarán al Banco informes de avance del proyecto dentro de un plazo de 30 días contados a partir del cierre de cada semestre y el informe final dentro de un plazo de 30 días contados a partir del desembolso final. Estos informes respetarán el formato estándar del Banco e incluirán las actividades e información financiera del proyecto, así como los resultados medidos en función de los

indicadores y parámetros de referencia identificados en el marco lógico del proyecto (Anexo I).

VII. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA

A. Beneficios del programa y aporte al desarrollo

- 7.1 Este proyecto será financiado en el marco de la línea de actividad para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria (documentos MIF/GN-71 y MIF/GN-71-1), cuya ejecución previsiblemente producirá los siguientes beneficios: i) consolidación de las reformas institucionales y normativas necesarias en el corto plazo para que Barbados pueda cumplir todas las normas de seguridad aeroportuaria; ii) reducción al mínimo del impacto económico sobre el transporte turístico; iii) mejora de los conocimientos, las prácticas, los procedimientos y los sistemas utilizados en el marco de la seguridad aeroportuaria, y iv) facilitado de una mayor inversión en la modernización y el empleo de tecnologías de punta en seguridad aeroportuaria.

B. Beneficiarios designados

- 7.2 Los beneficiarios directos serán los ciudadanos y visitantes de Barbados y la aviación civil que utiliza el espacio aéreo del país. También se beneficiarán el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional, el GAIA y otras entidades gubernamentales y privadas relacionadas con la seguridad aeroportuaria.

C. Riesgos

- 7.3 **Rotación de personal:** GAIA Inc. asumirá la administración del aeropuerto en marzo de 2006 a más tardar. Existe el riesgo de que se aumente el componente de capacitación debido a la posible rotación de personal en la nueva entidad. Habida cuenta de que el Gobierno de Barbados es el dueño exclusivo de GAIA Inc. y que el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional es el organismo encargado de supervisar la compañía —incluida la verificación de que exista un número suficiente de personal adecuadamente capacitado para desempeñar las funciones en materia de seguridad— este riesgo se minimiza.
- 7.4 **Sostenibilidad financiera de los programas de seguridad aeroportuaria:** Existe el riesgo de que una vez que este sistema de alta seguridad se haya implantado, GAIA Inc. no cuente con los recursos necesarios para seguir actualizando los sistemas en el largo plazo. A fin de mitigar este riesgo, el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional apoyará a GAIA Inc. en la aplicación de una tasa aeroportuaria de seguridad del pasajero que le proporcione los recursos financieros adicionales necesarios para mantener el sistema.

VIII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 8.1 Habida cuenta de la naturaleza de esta operación, cuyo objetivo es fortalecer la normativa de la seguridad aeroportuaria, no se prevén efectos adversos en materia social ni ambiental.

IX. CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 9.1 De conformidad con los requisitos establecidos en la línea de actividad, antes del primer desembolso el organismo ejecutor deberá presentar i) prueba del nombramiento de un coordinador del proyecto; y ii) una carta del gobierno en la que éste indique su compromiso de cumplir las normas de seguridad que se deriven de la ejecución del proyecto propuesto.
- 9.2 Antes de participar en la capacitación, cada organismo, entidad o compañía deberá firmar una carta convenio con el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional que indique claramente su función y sus obligaciones en el marco del programa, y que incluya detalles de los aportes de contrapartida que efectuarán.

BARBADOS
FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA (TC-02-03-02-9)
MARCO LÓGICO

Programa	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Meta			
Contribuir a que el sector del transporte aéreo sea más seguro y eficiente, de manera que el país pueda recoger los beneficios económicos que se derivan del acceso a los mercados mundiales.	<p>A los 3 años de concluido el proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Existe confianza en los sistemas de aviación de la región; la actividad aérea sigue creciendo y se crea una cultura de sensibilización en materia de seguridad. Los aeropuertos que participan en el programa reciben la aprobación constante de las auditorías de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y de las inspecciones de la Agencia de Administración de la Seguridad del Transporte (TSA). 	<ul style="list-style-type: none"> Informes anuales de estadísticas sobre número de pasajeros, vuelos, tonelaje de carga y arribo de turistas por vía aérea. Auditorías de la OACI y de la TSA. 	Los indicadores económicos del país son favorables.
Propósito			
Fortalecer la seguridad aeroportuaria mediante un marco normativo mejorado, cambios en procedimientos y políticas, instalación de los equipos necesarios y capacitación del personal clave en seguridad.	<p>Al final de la ejecución del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los aeropuertos que participan en el programa obtienen resultados favorables en las auditorías de la OACI y las inspecciones de seguridad. Los sistemas de seguridad de los aeropuertos participantes son autosostenibles a nivel operativo y financiero. El personal se siente seguro en el desempeño de sus funciones y la detección de artículos peligrosos y de contrabando es constante. 	<ul style="list-style-type: none"> Auditorías de la OACI y de la TSA Evaluación intermedia y evaluación final Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional. Informes de seguimiento del desempeño del proyecto (ISDP) e informe de terminación del proyecto (ITP) Encuesta a funcionarios de seguridad en torno al nuevo régimen normativo y a la capacitación 	<p>El Gobierno de Barbados proporciona los recursos necesarios para la seguridad en el transporte aéreo, introduce cambios y asegura la sostenibilidad institucional.</p> <p>Los funcionarios capacitados demuestran el compromiso de mantener y mejorar las normas operativas.</p>

Programa	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Componentes			
Componente 1: Fortalecimiento normativo	<p>Al final del primer año del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Revisar, evaluar y actualizar el Plan Nacional de Seguridad Aerocivil (NCASP) Medidas iniciadas en el GAIA a fin de cumplir con el NCASP actualizado. <p>Al final de la ejecución del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> El GAIA cumple con el NCASP actualizado. Se ha implantado el programa de certificación en seguridad aeroportuaria y cada aeropuerto participante es certificado por el programa de certificación del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación intermedia y evaluación final Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional ISDP e ITP 	El interés del Gobierno de Barbados en mejorar la seguridad aeroportuaria se mantiene.
Componente 2: Puesta en marcha de nuevos servicios administrativos	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de control de acceso instalado para el segundo trimestre de 2006 a más tardar Equipos de capacitación instalados para el tercer trimestre de 2006 a más tardar 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional Evaluación intermedia y evaluación final ISDP e ITP Estudio de base del Plan Nacional de Seguridad Aerocivil 	Los equipos están disponibles para su adquisición oportuna.
Componente 3: Capacitación	<p>Al final del primer año del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> 120 personas del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional, el GAIA, las fuerzas de defensa, la policía, la aduana e inmigración están capacitadas en seguridad aérea y manejo de emergencias a efectos de cumplir las directrices en materia de seguridad internacional 50 funcionarios capacitados en detección de bombas 10 funcionarios capacitados para ejecutar el programa de capacitación en seguridad aeroportuaria Al menos 20 personas capacitadas en negociaciones en casos de incidentes y toma de rehenes <p>Al final de la ejecución del proyecto (además del total de personas capacitadas durante el primer año):</p> <ul style="list-style-type: none"> 200 personas están capacitadas en relaciones públicas y atención al cliente 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional ISDP e ITP Evaluación intermedia y evaluación final Estudio de base del Plan Nacional de Seguridad Aerocivil 	<p>La percepción pública respecto de las carreras en seguridad aérea se torna más favorable creando, de esta manera, una reserva de candidatos para futuras contrataciones.</p> <p>El personal capacitado sigue carreras en el ámbito de la seguridad aérea.</p>

Programa	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
	<ul style="list-style-type: none"> 13 instructores capacitados en medidas de seguridad aeroportuaria Ejercicios de emergencia, elaborados e implantados Programa de seguridad de líneas aéreas, formulado 		
Actividades			
<u>Componente 1</u>			
1.1 Fortalecimiento de la estructura normativa sobre seguridad de la aviación 1.2 Actualización del plan integral para situaciones imprevistas, el plan de seguridad y los manuales de operaciones de aeropuertos 1.3 Revisión de la estrategia de corto a largo plazo para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas de seguridad 1.4 Formulación de un programa de certificación en seguridad 1.5 Formulación de un programa de evaluación del desempeño 1.6 Formulación de un programa de sensibilización pública	Total: \$95.690; FOMIN: \$92.058 <ul style="list-style-type: none"> Revisión, evaluación y actualización del Plan Nacional de Seguridad Aerocivil (NCASP) Revisión de los procedimientos de seguridad existentes y formulación de un programa de evaluación de vulnerabilidad y riesgos en seguridad para evaluar las necesidades en materia de seguridad Actualización de los planes para situaciones imprevistas Formulación de una estrategia a largo plazo para la sostenibilidad financiera e institucional del sistema de seguridad aeroportuaria Formulación del programa de certificación en seguridad para el país en coordinación con el Ministerio de Turismo y Transporte Internacional y el GAIA Promoción de la sensibilización pública sobre las nuevas medidas de seguridad implantadas 	<ul style="list-style-type: none"> Registros financieros del programa Auditorías periódicas Evaluación intermedia y evaluación final Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional ISDP e ITP 	Recursos de contrapartida disponibles. Consultores identificados oportunamente y términos de referencia y acuerdos financieros completados.
<u>Componente 2</u>			
2.1 Adquisición de computadoras, materiales de capacitación y otros equipos de capacitación 2.2 Adquisición de equipos de seguridad de menor envergadura 2.3 Diseño e implantación del sistema de control de acceso	Total: \$329.553 FOMIN:\$224.035 <ul style="list-style-type: none"> Equipos comprados y en uso para el tercer trimestre de 2006 a más tardar Sistema de control de acceso diseñado e implantado para el segundo trimestre de 2006 a más tardar 	<ul style="list-style-type: none"> Registros financieros del programa Evaluación intermedia y evaluación final Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional ISDP e ITP 	Equipos instalados. Los equipos cumplen con los requisitos operativos establecidos en los términos de referencia. Recursos de contrapartida disponibles.

Programa	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Componente 3 3.1 Capacitación en seguridad aérea y manejo de emergencias 3.2 Capacitación en seguridad de carga y correo 3.3 Capacitación de funcionarios de seguridad en clasificación de pasajeros 3.4 Capacitación en detección de bombas 3.5 Formulación del programa de capacitación en seguridad aeroportuaria 3.6 Capacitación en negociaciones en casos de incidentes y toma de rehenes 3.7 Preparación de manuales y cursos de capacitación 3.8 Programa de capacitación de instructores 3.9 Administración de aviación avanzada para instructores 3.10 Planificación y evaluación de ejercicios de práctica de emergencia para situaciones de accidentes aéreos/rescate y de toma de rehenes/casos de incidentes 3.11 Capacitación en relaciones públicas y atención al cliente	Total: \$151.757 FOMIN: \$145.907 <ul style="list-style-type: none"> • Conclusión de cursos en seguridad aérea y manejo de emergencias para 120 personas para el cuarto trimestre de 2006 a más tardar • Conclusión de la sección de capacitación para 5 instructores de seguridad en técnicas de clasificación de pasajeros para el segundo trimestre de 2006 a más tardar • Conclusión del curso de capacitación para 14 funcionarios sobre detección de bombas para el segundo trimestre de 2006 a más tardar • Capacitación de 10 instructores y formulación del programa de capacitación en seguridad aeroportuaria para el segundo trimestre de 2006 a más tardar • Conclusión de cursos de capacitación en negociaciones en caso de toma de rehenes, para el segundo trimestre de 2006 a más tardar • Conclusión de un programa de capacitación de instructores de una duración promedio de 10 días hábiles para 10 personas para el tercer trimestre de 2006 a más tardar • Realización de seminarios sobre relaciones públicas/atención al cliente 	<ul style="list-style-type: none"> • Registros financieros del programa • Evaluación intermedia y evaluación final • Informes de avance e informe final del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional • ISDP e ITP 	Recursos de contrapartida disponibles. Instructores identificados oportunamente. Personal de seguridad identificado y designado para recibir capacitación en forma oportuna. Lugar de capacitación identificado, equipos de capacitación, lugares para los consultores y participantes de la capacitación disponibles.

Presupuesto Detallado
Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria de Barbados (TC-02-03-02-9)

	Desglose de Costos		Costo Total	FOMIN	Ministerio de Turismo y Transporte Internacional		
	Servicios de consultoría	Equipamiento			Efectivo	Especie	Total
COMPONENTE 1							
a) Revisión, evaluación y actualización del Plan Nacional de Seguridad Aerocivil	\$14,790	\$0	\$14,790	\$14,790	\$0	\$0	\$0
b) Formulación y actualización del plan para situaciones imprevistas en el aeropuerto, el manual de operaciones y otros documentos aeroportuarios.	\$25,230	\$0	\$25,230	\$25,230	\$0	\$0	\$0
c) Formulación de una estrategia para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas y mecanismos de seguridad	\$21,410	\$0	\$21,410	\$21,410	\$0	\$0	\$0
d) Formulación de un programa de certificación en seguridad	\$22,010	\$0	\$22,010	\$22,010	\$0	\$0	\$0
e) Puesta en marcha de un programa de sensibilización pública	\$12,250	\$0	\$12,250	\$12,250	\$0	\$0	\$0
SUBTOTAL	\$95,690	\$0	\$95,690	\$95,690	\$0	\$0	\$0
COMPONENTE 2							
a) Adquisición de materiales de capacitación, equipos de capacitación y computadoras.	\$0	\$94,295	\$94,295	\$91,140	\$3,155	0	\$3,155
b) Adquisición de equipos de seguridad	\$0	\$5,440	\$5,440	\$0	\$5,440	\$0	\$5,440
c) Adquisición de manuales y videos para capacitación	\$20,000	\$0	\$20,000	\$0	\$20,000	\$0	\$20,000
SUBTOTAL	\$20,000	\$99,735	\$119,735	\$91,140	\$28,595	\$0	\$28,595
COMPONENTE 3							
a) Capacitación de aproximadamente 120 personas en seguridad aérea básica	\$33,850	\$0	\$33,850	\$33,850	\$0	\$0	\$0
b) Capacitación de 10 empleados como instructores	\$29,240	\$0	\$29,240	\$29,240	\$0	\$0	\$0
c) Capacitación de aproximadamente 50 personas en identificación y detección de bombas y otros artefactos incendiarios, incluido el manejo de amenazas e incidentes	\$28,507	\$0	\$28,507	\$28,507	\$0	\$0	\$0
d) Capacitación de 5 empleados en técnicas de clasificación de pasajeros	\$8,550	\$0	\$8,550	\$8,550	\$0	\$0	\$0
e) Capacitación de 10 empleados en la formulación y el seguimiento de la capacitación para el programa de seguridad aeroportuaria	\$14,500	\$0	\$14,500	\$14,500	\$0	\$0	\$0
f) Curso de capacitación para 25 personas en negociación en casos de incidentes y toma de rehenes	\$10,945	\$0	\$10,945	\$10,945	\$0	\$0	\$0
g) Elaboración de manuales y curso de capacitación para 30 personas sobre prevención de incendios y ejercicios de rescate	\$10,745	\$0	\$10,745	\$10,745	\$0	\$0	\$0
h) Capacitación en seguridad de las líneas aéreas	\$17,960	\$0	\$17,960	\$17,960	\$0	\$0	\$0
i) Contratación de facilitador para capacitar a 20 personas en relaciones públicas/atención al cliente	\$9,500	\$0	\$9,500	\$9,500	\$0	\$0	\$0
j) Capacitación de 13 instructores del Ministerio de Turismo y Transporte Internacional y de GAIA Inc., entre otros.	\$76,400	\$0	\$76,400	\$67,110	\$9,290	\$0	\$9,290
k) Metodologías de capacitación en seguridad para las líneas aéreas	\$26,000	\$0	\$26,000	\$0	\$26,000	\$0	\$26,000
l) Ejercicios de práctica de emergencia y de rescate en casos de accidentes aéreos e incendios	\$16,440	\$0	\$16,440	\$0	\$16,440	\$0	\$16,440
m) Contratación de facilitador para capacitar a 20 personas en relac. públicas/atención al cliente	\$15,000	\$0	\$15,000	\$0	\$15,000	\$0	\$15,000
SUBTOTAL	\$297,637	\$0	\$297,637	\$230,907	\$66,730	\$0	\$66,730
Coordinación del proyecto	\$100,000	\$0	\$100,000	\$0	\$100,000	\$0	\$100,000
Costos de evaluación	\$13,000	\$0	\$13,000	\$13,000	\$0	\$0	\$0
Costos de auditoría	\$5,000	\$0	\$5,000	\$5,000	\$0	\$0	\$0
Imprevistos	\$20,000	\$0	\$20,000	\$20,000	\$0	\$0	\$0
TOTAL	\$551,327	\$99,735	\$651,062	\$455,737	\$195,325	\$0	\$195,325

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MIF/DE-____/06

Barbados. Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/MT-____-BA para el
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 Barbados, y a adoptar las demás medidas pertinentes para la ejecución de la propuesta de proyecto contenida en el documento MIF/AT-____ sobre un programa de cooperación técnica para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria.
2. Destinar, para fines de esta resolución, hasta la suma de US\$455.737, o su equivalente en otras monedas convertibles, con cargo a los recursos de la Línea de Actividad para el Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria de la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.

LEG/OPR/RE3/IDBDOCS#681549