

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

HAÍTÍ

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(HA-M1006)

MEMORANDO DE DONANTES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: José Francisco Demichelis (RE2/FI2), Jefe; José Agustín Aguerre (RE2/FI2); Oscar Caviglia (COF/CHA); Asako Yamamoto (MIF); Antonio Gaspar (MIF); Javier Cayo (LEG); y Caterina Vecco, quien asistió en la producción del documento.

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.....	1
A.	La importancia de la seguridad en la aviación civil para el desarrollo del País	1
B.	La estrategia de Haití en el sector	1
C.	Estrategia del Banco en el sector.....	2
II.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA.....	3
A.	Meta y propósito del programa	3
B.	Componentes	3
III.	COSTO Y FINANCIAMIENTO.....	5
A.	Cuadro resumido de costos.....	5
B.	Descripción y Composición del financiamiento	5
C.	Sostenibilidad financiera e institucional.....	5
IV.	UNIDAD EJECUTORA Y MECANISMO DE IMPLANTACIÓN.....	5
A.	El organismo Ejecutor	5
B.	Grado de preparación para la ejecución del programa	7
C.	Periodo de ejecución y desembolsos	7
D.	Adquisición de Bienes y Servicios.....	7
V.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	7
A.	Seguimiento.....	7
B.	Evaluaciones.....	7
C.	Informe de Avance e informe final	8
VI.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO	8
A.	Beneficios y Justificación.....	8
B.	Beneficiarios.....	9
C.	Riesgos	9
VII.	VIABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL	9
VIII.	CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES	9

ANEXOS

ANEXO I Marco Lógico

APÉNDICES

Proyecto de resolución

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAN	Autoridad Aeroportuaria Nacional
AVSEC	Seguridad en la Aviación
TSA	Transportation Security Administration
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional

HAÍTÍ

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(HA-M1006)

RESUMEN EJECUTIVO

Agencia Ejecutora:	La Autoridad Aeroportuaria Nacional (AAN) de Haití.		
Beneficiarios:	Los beneficiarios del proyecto serán: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Autoridad Aeroportuaria Nacional (AAN), los negocios directamente relacionados con el sector o dependientes de la aviación, y la sociedad toda a través de un sector de aviación civil seguro.		
Financiamiento:	FOMIN Facilidad I:	US\$	498,095
	Contraparte Local:	US\$	213,405
	Total:	US\$	711,500
Objetivos y Descripción:	Fortalecer la seguridad aeroportuaria, mediante la modificación y adaptación del marco regulatorio de política de aviación civil de Haití, así como a través de la capacitación del personal de la AAN en este tema. Se busca, asimismo y en complemento del Programa HA-0087 (Rehabilitación de Infraestructura de Transporte), preparar las obras de rehabilitación de las pistas, taxiways y estacionamiento de aeronaves en el Aeropuerto de Puerto Príncipe. El proyecto consta de los siguientes componentes: (i) estudios y adecuación de las normas que rigen la seguridad aeroportuaria del aeropuerto de Puerto Príncipe (PAP) para cumplir con las nuevas normas de ICAO; (ii) equipamiento para la prestación de nuevos servicios administrativos; y (iii) capacitación para los funcionarios aeroportuarios de PAP y Cap Haitien en áreas especializadas para la seguridad.		
Plazos:	Período de Ejecución:	24	Meses
	Período de Desembolso:	30	Meses

**Coordinación con
otras Instituciones
Oficiales:**

El Banco está coordinando con otras instituciones interesadas en apoyar la seguridad la Aviación Civil en Haití como USAID, USTDA y el fondo Canadiense. El proyecto es consistente con el apoyo que están dando instituciones como las Naciones Unidas y la OACI.

**Revisión social y
ambiental:**

Por la naturaleza de la operación no se prevé impactos ni riesgos ambientales o sociales. (Ver párrafo 7.1)

**Condiciones previas
al primer
desembolso:**

Serán requisitos para el primer desembolso: (a) la designación por la AAN del Coordinador del proyecto, y (b) la presentación al Banco de una carta compromiso de aplicación de las normas de seguridad aeroportuaria surgidas de la cooperación técnica, de respaldo a e implementación del programa de entrenamiento básico de seguridad para el personal, y de puesta en marcha de programas integrales de capacitación para todos los sectores de la industria aérea y otras áreas interesadas.

**Condiciones
Contractuales
Especiales:**

El Banco no desembolsará mas del 40% y 80% de los recursos de la contribución hasta que las condiciones establecidas en los párrafos 8.2 y 8.3 sean cumplidas.

I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

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

- 1.1 Con el restablecimiento de la economía Haitiana, el rol de la aviación civil, tanto de carga como de transporte 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 desarrollo para las economías menos desarrolladas y su interrupción podría afectar de manera significativa la forma 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 al igual que los productos perecederos.
- 1.2 Mejorar la seguridad aeroportuaria se ha vuelto necesaria en el mundo y la región. Es imperativo asegurar la confianza de los pasajeros y los exportadores en la seguridad del sistema de tránsito aéreo. Esto implica realizar varios cambios, el primero de los cuales y sobre el que se basan los demás, es el aspecto normativo. Por ello, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha decidido reforzar los estándares del Anexo 17 e implementar una auditoria de las normas de cada país miembro de la OACI.
- 1.3 Los estándares incluyen el desarrollo de un plan nacional de seguridad aeroportuaria, de una red de reglamentos, procedimientos y guías, el mantener equipos de asesores experimentados y capacitados para vigilar a los operadores e instalar el equipo necesario para impedir actos ilícitos y criminales contra la Aviación Civil. Estos estándares se aplican a las líneas aéreas, los aeropuertos, el sistema de tránsito aéreo y a todo el personal involucrado en la provisión de servicios aéreos.

B. La estrategia de Haití en el sector

- 1.4 Haití dispone de dos aeropuertos internacionales (Toussaint Louverture, de Puerto Príncipe, Cap Haïtien) y 5 campos de aviación. El aeropuerto internacional Toussaint Louverture está situado en el corazón del área metropolitana de Puerto Príncipe. Es el único aeropuerto que cuenta con equipamiento de ayudas a la navegación, y las dimensiones de su pista son de 3,040 x 43 m., lo cual le permite recibir naves de grandes dimensiones. El otro aeropuerto internacional (Cap Haïtien) tiene su pista principal de 1.500 m. de longitud, y se encuentran restringidas las operaciones aeroportuarias por falta de mantenimiento e inversión.
- 1.5 Se estimó un flujo de tránsito para el año 2005, para el aeropuerto internacional de Puerto Príncipe de 826.762 pasajeros, 14.818 TM de carga y un movimiento aéreo aproximado de 28.087 aviones, siendo el 83% de tránsito aéreo internacional y el 17% local. Además, el 90% del turismo pasa a través del referido aeropuerto internacional. Con respecto a carga, algunos productos agrícolas son exportados por vía aérea (como el caso del mango).

- 1.6 El 53% del tráfico internacional regular lo realiza American Airlines, 14% Dutch Carribean Airlines y el 11% Air France. La concentración del servicio en pocas líneas aéreas distorsiona la competitividad y por consiguiente, encarece el valor del pasaje (Psj-Km. o TM-Km.). El avión más utilizado para el tráfico internacional es el EA-300-600R de 267 asientos (58,4%), le sigue B 737-800 de 142 asientos (20,7%) y EA-320-200 de 164 asientos (12%); estas tres aeronaves constituyen el 91% del tránsito internacional.
- 1.7 El aeropuerto de Puerto Príncipe es la puerta de entrada de cualquier persona que quiera ingresar al país. Dada su deficiente seguridad, la Administración de la Seguridad del Transporte de los Estados Unidos (TSA) informa a los pasajeros sobre los peligros de volar a Haití, contribuyendo a que el turismo encuentre dificultades para viajar al país. Aún así, las predicciones de tráfico para los próximos años aumentan, en la medida que vayan reestableciendo la prestación de servicios y funciones.
- 1.8 Es interés del Gobierno, a través de la AAN, mejorar la capacidad técnica del país en materia de seguridad aérea en forma consistente y permanente, para lo cual requiere mejorar la prestación de servicios, adecuar la normativa del sector aeronáutico y capacitar al personal de seguridad, que le permita mantener una vigilancia continua de líneas aéreas, empresas de atención a aeronaves, talleres, escuelas de aviación y del personal responsable de las operaciones aéreas, con el propósito de cumplir con los requisitos a fin de poder mejorar la categoría que actualmente se posee.

C. Estrategia del Banco en el sector

- 1.9 El Banco es la principal fuente de financiamiento de inversiones en Haití y ha tenido presencia permanente en el país durante los años de mayor crisis y mantenido abiertas sus oficinas en todo momento. Cuando en julio de 2003 se reinició el financiamiento de programas de inversión, se actualizaron y reactivaron 6 operaciones, por US\$ 197.6 millones, y aprobaron 4 nuevas, por US\$ 201.9 millones adicionales. De ellas, se llevaban desembolsados a finales de 2004 US\$ 72 millones.
- 1.10 La estrategia del Banco en materia de inversiones en infraestructura apunta a consolidar el apoyo que a través de las operaciones existentes ha desarrollado para el sector transporte, y promover la reincorporación del sector privado. En el sector vial se busca identificar las inversiones más urgentes para asegurar la accesibilidad al territorio de manera permanente. Con relación a los puertos y aeropuertos, se prevé la realización inmediata de inversiones en Puerto Príncipe para devolverles su operatividad y acceso, e iniciar estudios preparatorios de la reforma de esos subsectores, para modernizar la gestión e involucrar al sector privado en la inversión y su operación. Dado el alto grado de involucramiento del Banco en la preparación del ICF, su Estrategia de Transición 2004 – 2006 se alinea perfectamente con la del Gobierno de Haití. La estrategia del Banco apunta además a superar la presente etapa y generar una visión del país para el mediano y largo plazo.

- 1.11 El Banco ha financiado tradicionalmente programas de infraestructura de transporte en Haití. En 1997 se aprobó (y en 2003 se reactivó) el préstamo de Caminos Rurales y Secundarios (991/SF-HA), hoy en ejecución. En 2004 se aprobó el préstamo para la Rehabilitación de la Infraestructura Económica Básica (1493/SF-HA) con el fin de mejorar la calidad de vida de la población a través del mejoramiento de diversos servicios públicos. En junio de 2005 el Directorio del Banco aprobó el Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte (préstamo 1638/SF-HA). Diversas cooperaciones técnicas (ATN/8676-HA, ATN/8959-HA y ATN/8960-HA) apoyan la ejecución de los proyectos, y en 2004 se aprobó la ATN/8957-HA, para la “Actualización de Inventario y Clasificación Vial”.
- 1.12 Específicamente en materia de apoyo al sector de transporte aéreo, el Banco a través del Programa de Rehabilitación de la infraestructura de Transporte (HA-0087), que se encuentra en satisfactoria ejecución, incluye un componente específico para la rehabilitación de la pista del aeropuerto de Puerto Príncipe, el estudio del nuevo aeropuerto para la ciudad de Cap Haitien y el estudio para la rehabilitación de la Terminal del aeropuerto de PAP, que se encuentra muy deteriorada.
- 1.13 También otras agencias de cooperación internacional se encuentran apoyando la reestabilización del país y el aeropuerto en concreto, la agencia de transporte de Estados Unidos invertirá en la capacitación del personal del área operacional.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

D. Meta y propósito del programa

- 2.1 El objetivo del programa¹ es fortalecer la seguridad aeroportuaria, mediante la modificación y adaptación tanto de los marcos regulativos como de las políticas de la aviación civil así como a través de la capacitación del personal de la AAN en este tema. Se busca, asimismo contribuir a la reconstrucción del aeropuerto mediante la preparación de un plan maestro de infraestructura para el aeropuerto de Puerto Príncipe, desarrollar propuestas de reforma de gestión del sistema aeroportuario, incorporando la gestión y financiamientos privados en Puerto Príncipe y Cap Haitien.

E. Componentes

- 2.2 **Componente I: Fortalecimiento Regulatorio (FOMIN US\$ 221,200; Contraparte US\$ 3,800).** Las actividades comprendidas en este componente refieren a la revisión del marco legal que rige la seguridad aeroportuaria en Haití incluyendo los procedimientos existentes a fin de cumplir con las regulaciones

¹ La presente cooperación técnica fue preparada para ser aprobada como parte de la Línea de Actividad para el Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria (MIF/GN-71). La Línea expiró el 10 de Marzo de 2006. La Administración presenta la operación al Comité de Donantes como proyecto regular.

mínimas establecidas en el Anexo 17 de la OACI y diseñar una estrategia de largo plazo para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas y los mecanismos de seguridad aeroportuaria. Con este fin la AAN contratará consultores para:

- a. Revisar y definir las vulnerabilidades que el sistema de aeropuertos mantiene actualmente y preparar un plan para rectificarlas;
- b. Revisar y perfeccionar el plan nacional de seguridad de aviación civil, las normas relativas a la seguridad aeroportuaria y los planes de emergencia para cada aeropuerto internacional. Además preparar un plan de contingencia para los aeropuertos identificados en el proyecto;
- c. Desarrollar los manuales de primeros auxilios y efectuar un simulacro de accidente; y
- d. Preparar un plan maestro de infraestructura para el aeropuerto de Puerto Príncipe, desarrollar propuestas de reforma de gestión del sistema aeroportuario, incorporando la gestión y financiamientos privados en Puerto Príncipe y Cap Haitien.

2.3 **Componente II: Adquisición de Equipos (FOMIN US\$ 98,250; Contraparte US\$ 79,250).** En este componente la AAN ha previsto incorporar equipamiento para realizar inspecciones a pasajeros y empleados que acceden al aeropuerto, de forma que se tenga mayor control desde puntos concentrados donde se busca monitorear. El equipo comprende:

- a) Dos (2) scanners para la detección de materiales no permitidos;
- b) Seis (6) arcos de detección de metales; y
- c) Equipo y software para un sistema de entrenamiento continuo.

El presupuesto que se especifica con relación a este Componente en el Cuadro de Costos meramente indicativo y podrá ser aumentado como resultado de la consultoría que evaluará las vulnerabilidades del aeropuerto.

2.4 **Componente III: Capacitación (FOMIN US\$ 169,645; Contraparte US\$ 30,355).** A través de este componente, la AAN implementará programas de entrenamiento en seguridad aeroportuaria y montaje de programas de instrucción de capacitadores. Se contratarán consultores para capacitar al personal de los aeropuertos en Haití y para financiar cursos de entrenamiento en el exterior. A continuación se detallan los cursos de capacitación del personal:

- a) 5 cursos básicos AVSEC 123 de seguridad de OACI;
- b) 1 curso para instructores;
- c) 2 cursos para supervisores;

- d) 7 cursos de actualización;
- e) 1 curso de gestión;
- f) 2 cursos de administración de crisis y emergencias
- g) 1 curso de manejo de crisis;
- h) 1 curso para oficiales de seguridad de carga y correo;
- i) 1 curso de seguridad de líneas aéreas; y
- j) 1 curso de mantenimiento de equipo

2.5 Mediante la realización de los cursos descritos, la AAN capacitará en materia de seguridad aeroportuaria a sus 125 funcionarios.

III. COSTO Y FINANCIAMIENTO

A. Cuadro resumido de costos

	FOMIN	Aporte Local	Total
Componente 1: Adecuación de la Normativa	221,200	3,800	224,000
Componente 2: Equipamiento	98,250	79,250	177,500
Componente 3: Capacitación	169,645	30,355	200,000
Evaluación y Auditoria	15,000		15,000
Coordinación de Proyecto y Administración	0	100,000	100,000
Total	498,095	213,405	711,500

B. Descripción y Composición del financiamiento

3.1 El costo total del proyecto se estima en US\$ 711,500 con una contribución del FOMIN de US\$ 498,095 y un aporte local de US\$ 213,405 a ser financiados por la AAN.

C. Sostenibilidad financiera e institucional

3.2 En base a la ICF, en materia aeroportuaria, el Gobierno de Haití y las entidades cooperantes velarán por los recursos con el fin de mantener un nivel estable de seguridad. Eso implicará también el fortalecimiento de la capacidad institucional de la AAN.

IV. UNIDAD EJECUTORA Y MECANISMO DE IMPLANTACIÓN

A. El organismo Ejecutor

4.1 El Organismo Ejecutor del programa será la Autoridad Aeroportuaria Nacional (AAN), a través de la Oficina Nacional de Aviación Civil (OFNAC, entidad

técnica reguladora de los servicios y la seguridad aérea. La AAN fue establecida mediante Decreto promulgado el 29 de septiembre de 1980, como una Entidad autónoma del Estado con patrimonio propio y personería jurídica. La AAN tiene todas las funciones relacionadas con la planificación, investigación, dirección, supervisión, inspección, operación y explotación de la aviación civil en Haití. Asimismo, la AAN está facultada a fijar tarifas y tasas por el uso de sus facilidades o por los servicios que presta o suministra. La AAN ha mantenido bajo constante vigilancia el nivel de peligro y amenazas a que se enfrentan sus aeropuertos y ha asignado personal para el manejo y administración del Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil Internacional (AVSEC), cuyo cumplimiento está a cargo del Director Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

- 4.2 La AAN, es una institución comercial autónoma que tiene como misión asegurar la creación, extensión, gestión, explotación e implantación de las instalaciones aeroportuarias y aeródromos civiles en todo el territorio. Es atribución de la AAN, además, plantear cualquier proyecto de rehabilitación de las condiciones de infraestructura de las instalaciones aeroportuarias.
- 4.3 La AAN será la encargada de: (i) supervisar y controlar el cumplimiento de los objetivos y metas del proyecto; (ii) revisar y aprobar el plan anual de actividades del proyecto y el presupuesto, incluyendo el uso y apropiación de la contrapartida local; (iii) proporcionar los recursos financieros necesarios a fin de asegurar la continuidad del proyecto; y (iv) designar al coordinador del proyecto, el cual podrá ser miembro del personal de alto rango actualmente trabajando en la respectiva agencia y podrá ser contabilizado como parte de la contrapartida.
- 4.4 Asimismo, la AAN, será responsable: (a) establecer y mantener un control contable, financiero e interno adecuado, así como mantener al día los sistemas de archivo que permitirán determinar detalladamente las fuentes y utilización de fondos del proyecto. Los registros del proyecto de la AAN contendrán: (i) identificación de recursos y distintas fuentes; (ii) información sobre los gastos del proyecto discriminando las contribuciones del FOMIN y los fondos de otras fuentes; y (iii) detalles necesarios para determinar los bienes adquiridos y los servicios contratados; (b) establecer el procesamiento de los pedidos de desembolsos y las respectivas justificaciones de gastos, de acuerdo con los procedimientos de desembolsos del Banco; y (c) preparar y presentar al Banco el estado financiero final del proyecto auditado por una firma independiente aceptable para el Banco, en base a términos de referencia previamente aprobados por el Banco, durante los 90 días siguientes al desembolso final y (d) preparar y presentar al Banco los informes relativos al fondo rotatorio durante los 60 días siguientes a cada semestre.
- 4.5 La AAN dispondrá de un Coordinador del Proyecto, quien mantendrá un permanente contacto con las direcciones operativas de la AAN que tienen relación directa o indirecta con el proyecto, siendo estas entre otras: la Dirección de Seguridad Aérea, la Dirección de Navegación Aérea, la Dirección de Seguridad Aeroportuaria y el Instituto Superior de Ciencias y Tecnología. Corresponde al coordinador evaluar el contenido de las consultorías, corregir los informes y velar

por el correcto desarrollo del proyecto en cada una de sus áreas de especialidad. A su vez el coordinador presentará informes periódicos al Director General a fin de expeditar el proceso de ejecución.

B. Grado de preparación para la ejecución del programa

- 4.6 El presente proyecto ha sido diseñado en coordinación con el equipo de proyecto de la AAN el cual ha presentado debidamente los documentos correspondientes sobre el diseño del mismo, que permitirán agilizar el proceso de ejecución del proyecto. A su vez, la AAN ha previsto la capacitación de su personal en materia de seguridad

C. Periodo de ejecución y desembolsos

- 4.7 El proyecto será ejecutado en un período de 24 meses. El período para el último desembolso de los recursos del Banco será de 30 meses.

D. Adquisición de Bienes y Servicios

- 4.8 La adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría necesarios para la ejecución del Programa se llevarán a cabo de conformidad con las políticas del Banco contenidas en el Documento GN-2349-6 (Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes financiados por el BID) y el Documento GN-2350-6 (Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID).

V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. Seguimiento

- 5.1 La Representación del Banco en Haití tendrá la responsabilidad de supervisar, dar seguimiento al cumplimiento de las condiciones contractuales, tramitar solicitudes y recibir los estados financieros auditados.

B. Evaluaciones

- 5.2 Se llevarán a cabo dos evaluaciones, una intermedia y otra final, las cuales 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 de estas evaluaciones será llevada cabo una vez que se haya desembolsado más del cincuenta por ciento (50%) de los recursos del Banco, o a los nueve (9) meses, contados a partir de la vigencia del convenio de cooperación técnica, lo que ocurra primero. Esta evaluación analizará entre otros aspectos, los siguientes: (a) la capacidad de ejecución del Organismo Ejecutor; (b) el grado de cumplimiento con los objetivos específicos del proyecto; (c) la forma en que se están implementado las nuevas normas de seguridad; (d) la cantidad de gente capacitada y los programas de entrenamiento desarrollados por la agencia a fin de garantizar que todo el personal decisivo en material de seguridad

aeroportuaria cuenta con los conocimientos necesarios; (e) la revisión de los recursos aplicados y la asignación de los recursos de contrapartida; (f) las actividades realizadas en relación con la revisión de las normas de seguridad de los aeropuertos. Este informe deberá ser presentado al Banco en un plazo máximo de tres meses contados a partir de la fecha de su contratación.

- 5.3 La segunda evaluación y final se llevará a cabo dentro de los tres meses posteriores al último desembolso, y analizará entre otros aspectos, los siguientes; (a) la capacidad de ejecución del Organismo Ejecutor (b) el grado de cumplimiento de los objetivos específicos del Programa, establecido en el Marco Lógico; (c) la forma en que se han implementado las nuevas normas de seguridad; (d) 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. Este informe deberá ser presentado al Banco en un plazo máximo de tres meses contados a partir de la fecha de su contratación.

C. Informe de Avance e informe final

- 5.4 La AAN será responsable 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, e incluirán informes de progreso serán entregados al Banco dentro de los 30 días posteriores al cierre de cada semestre. Estos informes servirán de base para que el Organismo Ejecutor prepare un informe final dentro de los tres meses siguientes a la finalización del proyecto. La Representación usará estos informes para hacer el seguimiento del mismo.

VI. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROYECTO

A. Beneficios y Justificación

- 6.1 El proyecto será financiado en el marco de la Facilidad de Cooperación Técnica. La implantación del presente proyecto permitirá alcanzar los siguiente beneficios: (i) consolidar las disposiciones legales y reglamentarias del país acorde a las normas internacionales sobre seguridad aeroportuaria de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); (ii) minimizar el impacto económico sobre el país que podría verse severamente afectado como consecuencia de la interrupción en actividades críticas como son el comercio, el turismo y la integración regional; y (iii) facilitar el marco formativo necesario para adecuaciones e inversiones de mayor escala y la implantación de tecnologías de punta para la seguridad aeroportuaria.

B. Beneficiarios

- 6.2 Los beneficiarios del proyecto serán: La Autoridad Aeroportuaria Nacional; los negocios directamente relacionado al sector, o dependiente de la aviación; y la sociedad a través de un sector de aviación civil seguro.

C. Riesgos

- 6.3 **Deterioro de la seguridad del País.** El País esta en un proceso de recuperación y atraviesa momentos en los que la seguridad de la población es muy vulnerable, esta TC no podrá mejorar la seguridad del país pero sí contribuirá a la seguridad del aeropuerto y el transporte aéreo, lo que permitirá no interrumpir el servicio de aquellas aerolíneas que en ocasiones se encuentran amenazadas, y reducir sus costos de operación.

VII. VIABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL

- 7.1 El Comité de Medio Ambiente e Impacto Social (CESI) determinó que debido a la naturaleza de los proyectos bajo la Línea de Actividad de Seguridad Aeroportuaria, estos no presentan un impacto directo o indirecto negativo social y ambiental, En vista de que este proyecto fue preparado para su aprobación bajo la Línea, la secretaría del CESI consideró innecesaria una consideración individual formal.

VIII. CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 8.1 Serán requisitos para el primer desembolso: (a) la designación del Coordinador del proyecto, y (b) la presentación al Banco de una carta compromiso sobre la aplicación de las normas de seguridad aeroportuaria sobre la ejecución del programa de entrenamiento básico de seguridad para el personal y poner en marcha programas integrales de capacitación para todos los sectores de la industria aérea y otras partes interesadas.
- 8.2 El Banco no desembolsará mas del 40% de los recursos de la contribución hasta que reciba evidencia satisfactoria que los programas integrales de capacitación mencionado en el Componente III están siendo implementados.
- 8.3 Además, el Banco no desembolsará mas del 80% de los recursos de la contribución hasta que reciba evidencia satisfactoria que: (i) las reglas básicas de seguridad del aeropuerto han sido revisadas y modificadas y están en procesos de ser aprobadas por las autoridades correspondientes; y (ii) el programa de entrenamiento se encuentra en ejecución y se hayan finalizado exitosamente al menos 20 de los 26 cursos identificados en el documento.

HAÍTÍ - Marco Lógico
FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA
(HA-M1006)

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Fin: Contribuir al efectivo funcionamiento y la seguridad del sector aéreo de Haití para que el país pueda capturar los beneficios económicos derivados del acceso a los mercados globales.	Tres años después de terminado el proyecto: Actividad aérea funcionando normalmente y los sistemas de seguridad aeroportuaria en Haití operando sosteniblemente Confianza en el sistema aéreo del país Aeropuertos Panameños funcionando de acuerdo con las normas de seguridad de aviación civil y mejorando el cumplimiento de los estándares internacionales de la OACI.	Datos del número de pasajeros Datos del servicio de inmigración Datos del No. de vuelos Informes de evaluación y auditoria de TSA	Se mantienen indicadores económicos positivos.
Propósito: Fortalecer la seguridad aeroportuaria en Haití, mediante la modificación y adaptación de los marcos regulativos de políticas de la aviación civil, la implementación de nuevos equipos y servicios administrativos, y la capacitación del personal.	Al final del proyecto: 1. Los aeropuertos internacionales participantes en el proyecto cumplen con los estándares internacionales de aviación civil y son auditados por OACI. 2. Los sistemas de seguridad aeroportuaria en Haití logran a sostenibilidad financiera y operacional	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de evaluación y auditoria de TSA • Reportes semestrales del proyecto por parte del ejecutor • Informes de evaluación intermedio y final del proyecto • Información referencial de líneas de base • PPMR y PCR del proyecto 	Se mantiene el interés del Gobierno en mejorar la seguridad aeroportuaria

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
<p>Componentes:</p> <p>1. Adecuación de la normativa</p> <p>2. Implementación de Nuevos Servicios Administrativos</p> <p>3. Capacitación</p>	<p>A los 12 meses del primer desembolso:</p> <p>1.1 Marco regulatorio revisado y actualizado conforme las regulaciones establecidas en el Anexo 17 de la OACI</p> <p>1.2 Medidas iniciadas para el cumplimiento de los requerimientos establecidos en el nuevo marco regulatorio</p> <p>Al final del proyecto:</p> <p>1.3 El aeropuerto principal de PAP cumple con los requerimientos establecidos en el nuevo marco regulatorio</p> <p>2.1 Equipamientos en operación para realizar inspecciones de pasajeros y empleados del aeropuerto al final del proyecto</p> <p>Comunicación entre el personal de seguridad mejorada en 2 aeropuertos internacionales</p> <p>A los 12 meses del primer desembolso:</p> <p>3.1 Al menos 60 funcionarios de AAN han sido capacitados en los temas de seguridad aeroportuaria detallados en los TdR / budget</p> <p>Al final del proyecto:</p> <p>3.2 Al menos 125 funcionarios de AAN han sido capacitados en los temas de seguridad aeroportuaria detallados en los TdR / budget</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de evaluación y auditoria de OACI y TSA • Reportes semestrales del proyecto por parte del ejecutor • Informes de evaluación intermedio y final del proyecto • Información referencial de líneas de base • PPMR y PCR del proyecto • Informes sobre el número de objetos ilícitos incautados 	<p>Los cambios recientes en los estándares de la OACI no cambian en un futuro inmediato</p> <p>Disponibilidad de Equipamiento</p> <p>Personal capacitado mantiene interés en continuar carrera profesional</p>

Resumen Narrativo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Actividades: 1.1 Perfeccionar el plan nacional de seguridad de aviación civil y los planes de emergencia para cada aeropuerto internacional. 1.2 Modificar los reglamentos y procedimientos de la seguridad aeroportuaria para cumplir con los cambios manifestados por OACI en el Anexo 17. 1.3 Desarrollar los manuales de seguridad para los aeropuertos internacionales. 2.1 Adquisición e instalación de los equipos para el funcionamiento de control de entrada de la Administración 2.2 Adquisición e instalación de los equipos de menor envergadura para mejorar los sistemas de vigilancia 3.1 AVSEC - 123 – 5 cursos básico de seguridad de OACI 3.2 Curso de formación de instructores 3.3 Curso para Supervisores 3.4 Curso de Actualización 3.5 Curso de gestión 3.6 AVSEC - 123 Manejo de crisis, Manejo de elementos de seguridad 3.7 Curso para oficiales de seguridad de carga y Correo 3.8 Curso de seguridad de línea aérea 3.9 Curso en mantenimiento de equipo	Plan Nacional de seguridad desarrollado y Plan de sostenibilidad elaborado Reglamentos y procedimientos de seguridad modificados Manuales de seguridad de los aeropuertos finalizado. Base de datos instalada y en uso Los equipos comprados y en uso Cursos básicos de seguridad para 125 funcionarios implementados 1 curso de Supervisión 5 días para 4 personas 7 cursos de actualización para 100 empleados Curso de formación de instructores para 10 funcionarios curso en planeamiento de crisis para 40 funcionarios cursos en gerencia de la seguridad para 20 gerentes 1 curso de 5 días para 4 personas 1 curso de 5 días para 20 personas 1 curso para 5 días para 6 personas	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de evaluación y auditoria de OACI y FAA • Reportes semestrales del proyecto por parte del ejecutor • Informes de evaluación intermedio y final del proyecto • Información referencial de líneas de base • PPMR y PCR del proyecto Copia de las evaluaciones realizadas Copia del plan de acción de seguridad Copia de Manuales Copia de estrategia Registro de Participantes Evaluación de los eventos	El Plan Nacional aprobado AAN mantiene su nivel de financiamiento del Gobierno La entrega de los equipos se realiza de acuerdo con las fechas previstas Contratación oportuna de los consultores Disponibilidad de la agencia ejecutora de los fondos.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MIF/DE-___/06

Haití. Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/MT-___-HA
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 Haití, y a adoptar las demás medidas necesarias para la ejecución de la propuesta de proyecto contenida en el documento MIF/AT-___ sobre una cooperación técnica para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria.
2. Destinar, para fines de esta resolución, hasta la suma de US\$498.095, 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.

(Aprobada el __ de _____ de 2006)

LEG/OPR/RGII/IDBDOCS689873
HA-M1006