

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

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

**FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE LOS
PAÍSES DE LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE
ORIENTAL (OECO)**

(TC-03-01-04-7)

MEMORANDO A LOS DONANTES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Desmond Brunton (BDC); Rosemund James (ECCAA); Alejandro Taddia (RE3/FI3); Jorge González (consultor); Diego Buchara (LEG/OPR); Bruce Hackett (COF/CBA); Antonio Gaspar (FOMIN); Winsome Leslie (FOMIN); y Asako Yamamoto (FOMIN), Jefe de equipo.

ÍNDICE

I.	Resumen Ejecutivo.....	1
II.	Antecedentes y Justificación	2
A.	La importancia de la seguridad en la aviación civil para el desarrollo del sector privado en la región del Caribe Oriental.....	2
B.	La aviación civil y la seguridad aeroportuaria en la región	3
C.	Justificación del programa.....	4
III.	Descripción del Programa	5
A.	Meta y propósito del programa.....	5
B.	Componentes	5
IV.	Costo y Financiamiento.....	6
A.	Cuadro resumido de costos.....	6
B.	Descripción y composición del financiamiento	7
C.	Sostenibilidad.....	7
V.	Organismo Ejecutor y Mecanismo de Ejecución	7
A.	Organismo ejecutor.....	7
B.	Mecanismo de ejecución	8
C.	Grado de preparación de la ejecución del programa	9
D.	Período de ejecución y cronograma de desembolsos	9
E.	Adquisiciones y contrataciones	9
F.	Contabilidad y auditoría.....	10
VI.	Seguimiento y Evaluación.....	10
A.	Seguimiento	10
B.	Informes de avance e informe final	11
C.	Evaluación.....	11
VII.	Beneficios y Riesgos del Programa.....	12
A.	Beneficios del programa y aporte al desarrollo.....	12
B.	Beneficiarios finales.....	12
C.	Riesgos	12
VIII.	Aspectos Ambientales y Sociales.....	13
IX.	Condiciones Contractuales Especiales	13

ANEXOS

Anexo I	Marco lógico
Anexo II	Presupuesto detallado
Anexo III	Informe de seguimiento del desempeño del proyecto del FOMIN (ISDPF)

APÉNDICES

Proyecto de resolución

INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DEL PROYECTO

Tránsito de aeronaves en los aeropuertos de la OECA
Llegadas de pasajeros a los aeropuertos de la OECA (2000-2002)
Aerolíneas que operan en los aeropuertos de la OECA
Estrategia de seguridad aeroportuaria de la OECA
Gráfico funcional propuesto (ECCAA)
Términos de referencia para servicios de consultorías

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BDC	Banco de Desarrollo del Caribe
ECCAA	<i>Eastern Caribbean Civil Aviation Authority</i> [Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental]
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i> [Administración Federal de Aviación]
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OECO	Organización de Estados del Caribe Oriental
TSA	<i>Transportation Security Administration</i> [Administración de Seguridad del Transporte]

MEMORANDO A LOS DONANTES DEL FOMIN

LÍNEA DE ACTIVIDAD PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(TC-03-01-04-7)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario y organismo ejecutor:	<i>Eastern Caribbean Civil Aviation Authority</i> [Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental] (ECCAA).		
Solicitante:	Banco de Desarrollo del Caribe (BDC) en nombre de la ECCAA.		
Beneficiarios finales:	Entre los beneficiarios finales se incluirán la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental y los aeropuertos de Anguila, Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Montserrat, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Saint Kitts y Nevis.		
Financiamiento:	Facilidad de Cooperación Técnica del FOMIN:	US\$366.816	
	Aporte de contrapartida local:	<u>US\$164.845</u>	
	Total:	US\$531.661	
Objetivo del proyecto	El objetivo general es contribuir a que el sector del transporte aéreo sea seguro y eficiente, de manera que la región pueda aprovechar los beneficios económicos que se derivan del acceso a los mercados mundiales. Los objetivos específicos son mejorar y fortalecer la seguridad aeroportuaria en los países de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OEEO) para que cumplan las nuevas normas y prácticas recomendadas de seguridad en la aviación internacional.		
Descripción:	El proyecto constará de los siguientes componentes: i) fortalecimiento del marco normativo de la ECCAA y sus estados miembros para cumplir las normas internacionales, ii) aplicación de nuevos sistemas administrativos para apoyar los componentes de reforma normativa y de capacitación y iii) capacitación de funcionarios aeroportuarios de la ECCAA y la OEEO en ámbitos especializados de seguridad aeroportuaria y capacitación de instructores.		

Período de ejecución:	Período de ejecución: 24 meses Período de desembolso: 30 meses
Coordinación con otras instituciones financieras de desarrollo oficiales:	El proyecto presentado se elaboró en coordinación con el Banco Mundial para asegurar que las actividades contempladas complementan el programa de préstamo del BIRF en apoyo de la seguridad aeroportuaria y marítima, aprobado en 2002.

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

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

- 2.1 En el marco de la globalización económica, la aviación civil ha adquirido un papel protagónico, tanto en el transporte de carga como de pasajeros, para el desarrollo de todos los sectores de la economía. En particular, el transporte de carga y turistas es decisivo para la existencia de numerosas compañías de las islas, especialmente las empresas pequeñas.
- 2.2 La industria turística caribeña depende en gran medida del transporte aéreo, tanto para la llegada de turistas tradicionales como por el transporte de pasajeros de cruceros y yates a sus puntos de embarque. Los acontecimientos del 11 de septiembre y sus secuelas dieron lugar a una brusca disminución de la demanda de turismo recreativo —en particular por vía aérea y especialmente del mercado estadounidense—, y la recuperación, en general, ha sido lenta. La subregión de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS) está integrada por estados muy pequeños y todavía sumamente vulnerables a las conmociones externas. Durante el período posterior al 11 de septiembre, las llegadas de turistas visitantes cayeron entre 5% y 20% en comparación con las tendencias anteriores. Aunque el turismo de cruceros, un segmento cada vez más importante del mercado en los países de la OECS (pero que todavía genera ingresos relativamente reducidos), ha sido más robusto que el segmento de turismo tradicional, también ha recibido el impacto de la reducción en los niveles de viajes aéreos. Para las economías de los países de la OECS es crucial otorgar el reconocimiento debido a la seguridad en el transporte aéreo a la región.
- 2.3 Ante las amenazas que aquejan hoy en día a la industria del transporte aéreo internacional, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó nuevas normas de seguridad aeroportuaria al reforzar las normas de seguridad del Anexo 17 mediante la aplicación de nuevas normas y prácticas recomendadas. La OACI introdujo también un programa de auditoría de seguridad en la aviación para determinar el cumplimiento de las normas por parte de los estados miembros. Como resultado, todos los países signatarios del Convenio de Chicago, incluidos los

miembros de la OECO, deben actualizar y modernizar sus procesos, sistemas y equipos de seguridad aeroportuaria para asegurar la solidez a largo plazo de la industria del transporte aéreo. Entre las nuevas normas del Anexo 17 se incluyen la elaboración de un Plan nacional de seguridad de la aviación civil; un sistema de reglas, procedimientos y directrices para el cumplimiento de las normas internacionales; un equipo de inspectores capacitados y experimentados para supervisar a los operadores; y la instalación del equipo necesario para evitar acciones delictivas en contra de la aviación civil. Estas normas se aplican a aerolíneas, aeropuertos, sistemas de tráfico aéreo y todo el personal que participa en la prestación de servicios de aviación. La región del Caribe Oriental comprende los siguientes aeropuertos internacionales:

Estado	Nombre del aeropuerto o aeropuertos
Anguila	Wallblake
Antigua y Barbuda	V. C. Bird International Airport
Dominica	Canefield Airport, Melville Hall Airport
Granada	Point Salines International Airport
Montserrat	Geralds Heliport
Saint Kitts y Nevis	Robert L. Bradshaw International Airport, Newcastle Airport
Santa Lucía	George F. L. Charles Airport, Hewanorra International Airport
San Vicente y las Granadinas	E. T. Joshua, James Mitchel, Mustique, Union, Canouan Airports

- 2.4 En los archivos del proyecto se puede obtener mayor información sobre el tránsito de aeronaves y estadísticas de llegadas de pasajeros a los aeropuertos de la OECO. Entre las aerolíneas que operan en estos países se incluyen las siguientes: Air Canada, American Eagle, British West Indian Airways (BWIA), Caribbean Star y LIAT (Leeward Islands Air Transport). LIAT es la única aerolínea regional parcialmente propiedad de los gobiernos caribeños.

B. La aviación civil y la seguridad aeroportuaria en la región

- 2.5 Cinco estados miembros de la OECO (Antigua y Barbuda, San Vicente y las Granadinas, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y Granada) son signatarios del Convenio de Chicago, en virtud del cual se estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Por ello, están obligados a cumplir las normas y las prácticas recomendadas de los 18 Anexos de la OACI. La institución encargada de la supervisión de la aviación civil y la seguridad en la aviación de las islas del Caribe Oriental es la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), establecida en 2005 mediante la ley de aviación civil. Hasta hace poco, la ECCAA operaba como la dirección de aviación civil, oficina que data de la época en que el director de aviación civil era nombrado por el Reino Unido. En virtud de la nueva Ley, la ECCAA goza de mayor autonomía para la supervisión de la seguridad y

protección en la aviación civil dentro de los países de la OECD, lo que resuelve una de las cuestiones que se contaban dentro de las deficiencias identificadas en evaluaciones anteriores de la dirección de aviación civil (la actual ECCAA) por parte de la OACI y la FAA.

- 2.6 Los países de la OECD han reconocido el nivel de gravedad potencial de los daños económicos provocados por el terrorismo y ya han adoptado medidas para reducir las secuelas y estimular la recuperación. Con esto en mente se está poniendo en práctica un proyecto de fortalecimiento de la seguridad con financiamiento del Banco Mundial, que incluye seguridad marítima y de la aviación. El objetivo principal del proyecto del Banco Mundial era fortalecer la infraestructura física de los puertos y aeropuertos de los estados miembros. La ECCAA (en aquel entonces la dirección de aviación civil) fue el organismo ejecutor de los aspectos normativos y de capacitación de dicho proyecto, componente que se puso en práctica con éxito.
- 2.7 No obstante, los gobiernos participantes (entre los que se incluyen también Anguila, Dominica y Montserrat, que todavía no son signatarios del Convenio de Chicago) reconocen que se requieren mejoras adicionales, no solamente para salvaguardar la seguridad física de los pasajeros y mantener al mínimo los retrasos y molestias, sino también para conservar y reforzar la imagen del Caribe Oriental como destino turístico y de negocios seguro y sin problemas. Como parte de su estrategia para asegurar el cumplimiento pleno de los nuevos requisitos de seguridad de la OACI, la ECCAA ha contratado a un oficial de operaciones que tiene bajo su responsabilidad la supervisión de la seguridad de la aviación en los países miembros de la OECD.

C. Justificación del programa

- 2.8 Este proyecto se elaboró en el marco de la Línea de actividad para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria (documento MIF/GN-71), aprobado por el Comité de Donantes en noviembre de 2001. Se prevé que esta línea de actividad generará los siguientes beneficios: i) afianzar las reformas institucionales y normativas necesarias en el corto plazo para 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 de actividades vitales como el comercio y el turismo; iii) facilitar la elaboración de un marco normativo que propicie mayores inversiones y mejoras, así como la utilización de tecnologías de punta en materia de seguridad aeroportuaria; iv) apoyar los intercambios de experiencias e información sobre seguridad aeroportuaria en la región; y v) mejorar la seguridad aeroportuaria al brindar asistencia en la implantación de nuevos procedimientos de seguridad y en la capacitación de personal de seguridad.
- 2.9 Además de los beneficios inherentes a la disminución del riesgo de pérdidas humanas y materiales, una mayor seguridad aeroportuaria creará un entorno más

seguro para la inversión privada y ayudará a minimizar el impacto económico sobre actividades fundamentales, tales como el comercio y el turismo, que dependen en gran medida del transporte aéreo.

- 2.10 El proyecto se enmarca dentro de la estrategia del BID con los países de la OECD, que busca fomentar un entorno más propicio para el crecimiento y el desarrollo a largo plazo impulsado por el sector privado, con especial atención a i) los aspectos de productividad y competitividad; 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. Así pues, el proyecto se propone promover un entorno seguro para el crecimiento y desarrollo de la aviación civil y sus actividades conexas. El proyecto apoyará las reformas institucionales y normativas que se necesitan para cumplir las nuevas normas de la OACI. Se prevé que los resultados del proyecto ayudarán a mantener y mejorar la ventaja competitiva del sector turístico de los países en cuestión y resaltarán el papel del BID en la conservación y ampliación de las actividades del sector privado de los países del Caribe Oriental.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

A. Meta y propósito del programa

- 3.1 El objetivo general es contribuir a que el sector del transporte aéreo sea seguro y eficiente, de manera que la región pueda aprovechar los beneficios económicos que se derivan del acceso a los mercados mundiales. Los objetivos específicos son mejorar y fortalecer la seguridad aeroportuaria en los países de la OECD para cumplir las nuevas normas y prácticas recomendadas de seguridad en la aviación internacional.

B. Componentes

- 3.2 El proyecto consta de los tres componentes que se describen a continuación. Dentro de cada componente se formularon términos de referencia para todas las actividades. Dichas actividades complementan y amplían el proyecto de fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria y marítima, cofinanciado por el BDC y el Banco Mundial, y están diseñadas específicamente en relación con las normas y prácticas recomendadas de la OACI.
- 3.3 **Componente 1:** Fortalecimiento del marco normativo (Aporte del FOMIN: US\$107.611; Aporte de contrapartida local: US\$98.000). Las actividades que se enmarcan en este componente se refieren al fortalecimiento de la normativa y los procedimientos necesarios para formular un plan nacional de seguridad de la aviación civil para cada país miembro y para poner en práctica las normas mínimas establecidas en dicho plan a fin de satisfacer los requisitos de la versión más

reciente del Anexo 17 del Convenio de la OACI, así como los procedimientos y las pautas fijados en el documento 8973 de la OACI (Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita). Esto incluye i) la elaboración de un plan nacional de seguridad de la aviación civil para cada país con base en el marco formulado en el proyecto de seguridad aeroportuaria cofinanciado por el BDC y el Banco Mundial; ii) el establecimiento de un programa de certificación de seguridad para la ECCAA; iii) la actualización de los planes aeroportuarios de seguridad y emergencias; iv) la formalización del marco normativo general y el diseño de una estrategia y un programa a largo plazo para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas de seguridad; v) la preparación de manuales operativos aeroportuarios para todos los aeropuertos internacionales; y vi) la creación de un programa de sensibilización del público respecto de las nuevas medidas y procedimientos de seguridad.

- 3.4 **Componente 2:** Implementación de nuevos servicios administrativos (Aporte del FOMIN: US\$23.770; Aporte de contrapartida local: US\$20.500). Las actividades enmarcadas en este componente financiarán los servicios administrativos destinados a posibilitar una aplicación eficaz de los procedimientos y programas de capacitación necesarios para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad aeroportuaria en los países de la OECS. También incluirán la adquisición de computadoras, materiales auxiliares de capacitación y otros equipos de capacitación, equipo de seguridad conexo de menor importancia, como paquetes de bombas modulares para capacitación y uso del personal de la ECCAA, y manuales de capacitación.
- 3.5 **Componente 3:** Capacitación en seguridad aeroportuaria (Aporte del FOMIN: US\$169.935; Aporte de contrapartida local: US\$26.345). Las actividades comprendidas en este componente financiarán la capacitación en ámbitos tales como seguridad de aviación en general, análisis de amenazas, negociación en casos de toma de rehenes y manejo de crisis, técnicas para la identificación de bombas, perfiles psicológicos, detección de productos peligrosos y sustancias psicotrópicas y actividades de relaciones públicas. Se seleccionará a los participantes de los países de la OECS con base en su experiencia técnica. El período de capacitación variará entre dos días y una semana. Se prevé que la mayor parte de la capacitación se llevará a cabo en el centro de capacitación en la sede de la ECCAA y la OECS.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

A. Cuadro resumido de costos

- 4.1 En el siguiente cuadro se presentan los costos desglosados del proyecto:

Rubros		FOMIN	Local	Total
Componente 1	Fortalecimiento del marco normativo	US\$107.611	US\$98.000	US\$205.611
Componente 2	Nuevos servicios administrativos	US\$23.770	US\$20.500	US\$44.270
Componente 3	Capacitación	US\$169.935	US\$26.345	US\$196.280
Comisión de administración y supervisión del BDC		US\$37.500		US\$37.500
Coordinación del proyecto	Coordinador del proyecto y asistente administrativo		US\$20,000	US\$20,000
Evaluación		US\$13.000		US\$13.000
Auditoría		US\$5.000		US\$5.000
Imprevistos		US\$10.000		US\$10.000
Total		US\$366.816 (68%)	US\$164.845 (32%)	US\$531.661

B. Descripción y composición del financiamiento

- 4.2 El costo total del proyecto es de US\$531.661, de los cuales US\$366.816 serán financiados por el FOMIN (68% del total) y US\$164.845 se financiarán con recursos de contrapartida (32% del total). El aporte local de contrapartida será de hasta 50% en especie. En el Anexo II se incluye un presupuesto detallado.

C. Sostenibilidad

- 4.3 Uno de los componentes principales del proyecto consiste en que la ECCAA de los estados de la OECS establezca un plan para asegurar que las responsabilidades continuas en materia de seguridad reciban el financiamiento necesario. La aprobación de una Ley de Aviación Civil en todos los países miembros mejorará la sostenibilidad del proyecto.

V. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

A. Organismo ejecutor

- 5.1 La ejecución del proyecto estará en manos de la ECCAA, en calidad de organismo ejecutor. De conformidad con la Sección 5(c) del Artículo III del Convenio Constitutivo del Fondo Multilateral de Inversiones, el financiamiento en el territorio de los países miembros del Banco de Desarrollo del Caribe que no son miembros del Banco Interamericano de Desarrollo, será otorgado en consulta con, con el acuerdo de, y a través del Banco de Desarrollo del Caribe. Considerando a los beneficiarios finales de esta operación, y con base en la disposición mencionada, el BDC será el agente financiero del proyecto. Asimismo, el BDC, con el acuerdo del BID, decidió nombrar a la ECCAA como organismo ejecutor de este proyecto. El BDC será también el supervisor del proyecto y se encargará de asegurar que las

actividades se efectúen según los planes y que los recursos del proyecto se utilicen para los fines señalados en este documento. En su calidad de agente financiero y supervisor, el BDC se mantendrá en contacto estrecho con la Representación del Banco en Barbados y con la Oficina del FOMIN (los términos de referencia del BDC figuran en el archivo del proyecto).

- 5.2 La ECCAA tiene su sede en Antigua. Durante los últimos años, la ECCAA ha emprendido una iniciativa para fortalecer su capacidad institucional mediante la contratación de varios empleados clave. Se ha reforzado la función contable con la contratación de un funcionario contable adicional para prestar el apoyo necesario a la división de finanzas y administración. A un nivel más amplio, y considerando particularmente la necesidad de mantener en constante desarrollo sus recursos humanos, la ECCAA contrató recientemente a un funcionario de recursos humanos dentro de la División de Finanzas y Administración. Este funcionario trabajará directamente en la organización de todas las actividades de capacitación que emprenda o coordine la ECCAA. Hasta la fecha, este funcionario ha organizado ya cursos internos de capacitación sobre diversos temas, dirigidos a fortalecer aún más la capacidad institucional de la ECCAA. Además, varios funcionarios han recibido capacitación en administración de proyectos y contabilidad.
- 5.3 La unidad de ejecución del proyecto se integrará dentro de la ECCAA, y ya se ha nombrado al coordinador del proyecto. Todos los procedimientos administrativos y contactos con el BDC y el Banco se realizarán a través del coordinador del proyecto.

B. Mecanismo de ejecución

- 5.4 La ECCAA se encargará de i) supervisar diariamente el logro de las metas y objetivos del proyecto; ii) preparar el plan anual de actividades y el presupuesto para el proyecto, incluidos los recursos de contrapartida local; iii) asignar recursos financieros para asegurar la continuidad del proyecto; iv) llevar a cabo un proceso de licitación pública para la selección y contratación de consultores; v) poner en marcha un proceso de licitación pública para adquirir los equipos necesarios para ejecutar con éxito el proyecto; y vi) designar un coordinador del proyecto. El costo del coordinador se financiará con recursos de contrapartida local.
- 5.5 Conforme se mencionó en el párrafo 5.1, el BDC será el supervisor del proyecto. Como tal, el BDC se encargará de asegurar que las actividades se efectúen según los planes y que los recursos del proyecto se utilicen para los fines señalados en este documento.
- 5.6 La Representación del Banco en Barbados se mantendrá en estrecho contacto con el BDC durante la ejecución del proyecto y se asegurará de que a) las solicitudes de desembolso se reciban y tramiten oportunamente; b) las solicitudes de prórroga, de haberlas, se reciban y tramiten oportunamente; c) los informes de avance se

elaboren de conformidad con el formato del BID y contengan la información adecuada; y d) se responda a cualquier pregunta sobre adquisiciones y contrataciones u otras cuestiones de procedimiento.

C. Grado de preparación de la ejecución del programa

- 5.7 El documento presentado se elaboró en coordinación con la ECCAA, el BDC y el Banco Mundial. Se han formulado los términos de referencia de consultoría, y el coordinador del proyecto nombrado por la ECCAA preparó un plan de acción para su implementación.
- 5.8 Los gobiernos miembros de la OECD entienden la importancia de mantener bajo constante vigilancia el nivel de riesgo en sus aeropuertos y reconocen que para lograr un buen grado de seguridad es preciso implementar planes y procedimientos integrales de seguridad, utilizar la tecnología adecuada y capacitar y concientizar en forma exhaustiva al personal dedicado a esta actividad. En la medida en que la industria vaya poniendo en marcha nuevas medidas de seguridad y modificando otras, la capacitación dirigida cobrará más importancia que nunca.
- 5.9 La ECCAA cuenta con un plan básico de seguridad aeroportuaria adecuado al nivel de tráfico aéreo internacional de los países de la OECD. En los archivos del proyecto se incluye una carta en que se confirma su compromiso.

D. Período de ejecución y cronograma de desembolsos

- 5.10 El período de ejecución será de 24 meses y el de desembolso no superará 30 meses.
- 5.11 Los desembolsos del proyecto se harán en tres tramos: el primero, por un 40% del aporte del FOMIN, cuando todas las partes hayan firmado el acuerdo del proyecto; el segundo tramo, por otro 40%, una vez se demuestre a satisfacción del Banco la correcta implementación del plan de acción acordado; y el saldo, de 20%, una vez se demuestre a satisfacción del Banco que las normas básicas que rigen la seguridad aeroportuaria han sido analizadas y modificadas, de ser necesario, y que el programa de capacitación está en proceso de ejecución.

E. Adquisiciones y contrataciones

- 5.12 Los procesos de adquisición de bienes y contratación de servicios de consultoría necesarios para ejecutar el proyecto se registrarán por los procedimientos del Banco y del BDC, pudiendo todos los países miembros del FOMIN participar en dichos procesos. Los países miembros del BDC también serán elegibles para adquisiciones y contrataciones del proyecto.

F. Contabilidad y auditoría

- 5.13 Al organismo ejecutor le corresponderá a) establecer y mantener un control contable, financiero e interno adecuado, así como sistemas de archivo que permitan determinar detalladamente las fuentes y el uso de los fondos del proyecto. Los registros institucionales del proyecto contendrán i) identificación de compañías y sus 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) abrir cuentas bancarias separadas para la administración de la contribución del FOMIN y de los fondos locales de contrapartida; c) procesar los pedidos de desembolso y las respectivas justificaciones de gastos, de acuerdo con los procedimientos de desembolsos del BID; y d) preparar y remitir al BID los estados financieros finales del proyecto, auditados por una empresa contable independiente aceptable para el BID.

VI. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. Seguimiento

- 6.1 Un comité coordinador, integrado por representantes de la ECCAA, el BDC y el BID, dará seguimiento a la ejecución del proyecto, proveerá supervisión técnica y asesorará a la ECCAA según sea necesario. El coordinador del proyecto actuará como secretario del Comité. Se llevarán a cabo reuniones formales del comité coordinador al menos una vez cada año calendario.
- 6.2 La ECCAA 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 las fuentes y el uso de los fondos del proyecto. Los registros del proyecto de la institución deberán i) identificar los recursos y sus fuentes; ii) contener información sobre las erogaciones del proyecto en que se separen los aportes del FOMIN de los de otras fuentes; y iii) identificar los bienes adquiridos y los servicios contratados. La ECCAA deberá a) abrir cuentas bancarias separadas para la administración del aporte del FOMIN y los recursos de contrapartida local; b) tramitar las solicitudes de desembolso y la documentación que justifique tales gastos, de conformidad con los procedimientos de desembolso del BID; y c) preparar y remitir al BDC 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 BID, en función de los términos de referencia previamente aprobados por el BID.

B. Informes de avance e informe final

- 6.3 La ECCAA elaborará y entregará al BDC informes de avance del proyecto dentro de un plazo de treinta (30) días a partir del último día de cada semestre y un informe final dentro de un plazo de tres meses a partir de la terminación del proyecto. Los informes se ceñirán al formato normal del BID y abordarán las actividades y las finanzas del proyecto, así como los resultados medidos en función de los indicadores y los parámetros de referencia identificados en el marco lógico del proyecto. El BDC utilizará estos informes para medir el avance alcanzado en la implementación del proyecto y para preparar un informe de terminación del proyecto dentro de un plazo de tres meses contados a partir del último desembolso.
- 6.4 Todos los informes de avance y el informe de terminación del proyecto se entregarán a la Representación del Banco en Barbados al concluir la ejecución del proyecto.

C. Evaluación

- 6.5 Las evaluaciones estarán a cargo de un consultor de nivel internacional, especializado en seguridad aeroportuaria, que seleccionará y contratará el FOMIN. La primera evaluación se llevará a cabo cuando se haya comprometido más de 50% del monto total de los recursos del proyecto, o una vez transcurridos nueve meses a partir del primer desembolso, lo que ocurra primero. En la evaluación se analizarán los siguientes aspectos a) la capacidad institucional del organismo ejecutor; b) las actividades llevadas a cabo en relación con la revisión de las normas de seguridad aeroportuaria; c) las actividades relacionadas con la modificación y actualización de esas normas; y d) la revisión de los recursos aplicados y el uso de los recursos de contrapartida. En la evaluación se deberá indicar cualquier medida correctiva necesaria para garantizar la ejecución adecuada del proyecto. Se puede asimismo recomendar la suspensión de los desembolsos si surgen problemas de organización durante la ejecución del proyecto.
- 6.6 La segunda evaluación, que será la definitiva, se realizará tres meses antes del último desembolso, y se analizarán, entre otras cosas a) el grado en que se han alcanzado las metas específicas del proyecto; b) la manera en que se han implantado las nuevas medidas de seguridad; y c) el número de personal capacitado y programas de capacitación elaborados por el organismo a cargo de garantizar que todo el personal clave de seguridad aeroportuaria cuente con los conocimientos necesarios. Este informe deberá presentarse al FOMIN dentro de los tres meses contados a partir de la fecha de contratación del consultor.

VII. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA

A. Beneficios del programa y aporte al desarrollo

- 7.1 Se prevé que el proyecto producirá los siguientes beneficios i) afianzar las reformas institucionales y normativas necesarias en el corto plazo para que los países miembros de la OECO puedan cumplir las nuevas normas de seguridad aeroportuaria; ii) reducir al mínimo el impacto económico de la reducción del turismo sobre los países de la OECO; iii) mejorar los conocimientos, las prácticas, los procedimientos y los sistemas que se utilizan para brindar seguridad aeroportuaria en los países miembros de la OECO; y iv) apoyar una mayor inversión en mejoras y en la utilización de tecnologías de punta en materia de seguridad aeroportuaria. El proyecto también desempeñará un papel de sostenibilidad mediante la capacitación de instructores y su contribución al intercambio de experiencias e información sobre seguridad aeroportuaria en la región del Caribe Oriental.

B. Beneficiarios finales

- 7.2 Entre los beneficiarios se incluyen los aeropuertos de Anguila, Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Montserrat, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía y Saint Kitts y Nevis.

C. Riesgos

- 7.3 El nuevo marco normativo todavía no se ha instrumentado plenamente en todos los países de la OECO. No obstante, este riesgo se ve mitigado por el hecho de que Antigua, San Vicente, Santa Lucía y Granada ya han aprobado la ley de aviación Civil, y se prevé que otros estados miembros también lo harán dentro de un plazo de un año.
- 7.4 Programas de capacitación centralizados. Existe el riesgo de que los países opten por capacitar e instruir exclusivamente al personal gubernamental. Para reducir este riesgo, se está solicitando a cada gobierno, como condición básica para los proyectos individuales, que entregue un compromiso por escrito con su intención de establecer programas integrales de capacitación.
- 7.5 Sostenibilidad financiera de los programas de seguridad aeroportuaria. Existe el riesgo de que una vez que se hayan adaptado las medidas de seguridad y que se haya adoptado el marco normativo apropiado, los países se encuentren sin los recursos necesarios para aplicar a cabalidad las normas y proceder con las inversiones de capital programadas (obras civiles y adquisiciones). Así pues, el componente de reforma normativa establece el diseño de un plan de seguridad aeroportuaria financieramente sostenible a largo plazo.

VIII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

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

IX. CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 9.1 Ninguna.

MARCO LÓGICO
FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE LOS PAÍSES DE LA ORGANIZACIÓN DE
ESTADOS DEL CARIBE ORIENTAL (OECO) (TC-03-01-04-7)

Programa	Indicadores ¹	Medios de verificación	Supuestos
Meta			
Contribuir a que el sector del transporte aéreo sea seguro y eficiente, de manera que la región pueda aprovechar los beneficios económicos que se derivan del acceso a los mercados mundiales.	<p>A los tres años de concluido el proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Existe confianza en los sistemas de aviación de la región y la actividad aérea sigue creciendo. Los principales aeropuertos² de los estados miembros de la OECO son aprobados en forma continua en las auditorías de la OACI. Los sistemas de seguridad aeroportuaria de los países de la ECCAA y la OECO son autosostenibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Estadísticas anuales sobre número de pasajeros, número de vuelos y toneladas de carga transportada. Auditorías de la OACI e inspecciones de la TSA. 	<ul style="list-style-type: none"> Estabilidad macroeconómica y política en la región.
Propósito			
Mejorar y fortalecer la seguridad aeroportuaria en los países de la OECO para cumplir las nuevas normas y prácticas recomendadas de seguridad en materia de aviación internacional.	<p>A la conclusión del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los principales aeropuertos³ de cada uno de los estados miembros de la OECO son aprobados en forma continua en las auditorías de la OACI. Los estados miembros de la OECO obtienen resultados positivos en las evaluaciones de la TSA. Los sistemas de seguridad aeroportuaria de los países de la ECCAA y la OECO son operativa y financieramente autosostenibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Auditorías de la OACI e inspecciones de la TSA. Evaluación intermedia y final por el consultor externo. Informes de avance de la ECCAA. Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Los estados miembros adoptan políticas que aseguran el financiamiento adecuado para la seguridad en el transporte aéreo. Se mantiene el interés de cada uno de los gobiernos de la OECO por mejorar la seguridad aeroportuaria.

¹ Los indicadores intermedios se calcularon con base en la secuencia lógica de los logros del proyecto. Por lo tanto, convendría analizar y validar posteriormente esos parámetros de referencia con el organismo ejecutor del proyecto. Asimismo, el organismo ejecutor y el equipo del proyecto deben establecer un punto de referencia a partir del cual se espere que se produzcan los resultados del proyecto.

² Los principales aeropuertos de la región incluyen Wallblake (Anguila), V. C. Bird International (Antigua y Barbuda), Canefield y Melville Hall (Dominica), Point Salines International (Grenada), Gerald's (Montserrat), Robert Bradshaw y Newcastle (St. Kitts y Nevis), George F. L. Charles y Hewanorra International (Santa Lucía), y E. T. Joshua, James Mitchel, Mustique, Union y Canouan (San Vicente y las Granadinas).

³ Ídem 2.

Programa	Indicadores ¹	Medios de verificación	Supuestos
Componentes			
Componente 1: Fortalecimiento del marco normativo	<p>Al final del primer año del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cada uno de los estados miembros de la OECA ha adoptado el Plan nacional de seguridad de la aviación civil actualizado y tomado medidas dentro de sus principales aeropuertos⁴ para cumplir el plan y los procedimientos que establece el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita. La OECA ha implementado e iniciado el programa de certificación de seguridad aeroportuaria de la región. La OECA ha iniciado la aplicación de la estrategia de sostenibilidad financiera y operativa para los sistemas de seguridad aeroportuaria de los países de la OECA. <p>A la conclusión del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los principales aeropuertos⁵ de cada uno de los países miembros de la OECA cumple el Plan nacional de seguridad de la aviación civil actualizado y los procedimientos establecidos en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (documento 8973). Los principales aeropuertos de la OECA⁶ cuentan con la certificación de la OECA. Se ha implementado la estrategia para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas de seguridad de los aeropuertos de los países de la OECA y la OECA. 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación intermedia y final por el consultor externo. Informes de avance de la OECA. Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Cada uno de los países participantes adopta la nueva Ley de Aviación Civil. Se mantiene el interés de cada uno de los gobiernos de la OECA por mejorar la seguridad aeroportuaria.
Componente 2: Aplicación de nuevos sistemas administrativos	<p>Al final del primer año del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dentro de la OECA se ha establecido una nueva sala de capacitación totalmente equipada y se han implementado nuevos servicios administrativos. <p>A la conclusión del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> El centro de capacitación de la OECA se considera útil y es utilizado regularmente por los estados miembros de la OECA. 	<ul style="list-style-type: none"> Evaluación intermedia y final por el consultor externo. Informes de avance de la OECA. Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Se ha conservado o fortalecido la imagen institucional de la OECA entre los estados miembros de la OECA.

⁴ Ídem 2.

⁵ Ídem 2.

⁶ Ídem 2.

Programa	Indicadores ¹	Medios de verificación	Supuestos
Componente 3: Capacitación en seguridad aeroportuaria	<p>Al final del primer año del proyecto, por lo menos 50% del total de funcionarios que se prevé capacitar mediante este componente deberán estar capacitados. A la conclusión del proyecto, aproximadamente 308 funcionarios deberán haber sido capacitados en las esferas de seguridad que se especifican a continuación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 empleados de la ECCAA y 152 funcionarios de la OEEO o de otros organismos gubernamentales habrán recibido capacitación en seguridad básica en la aviación y manejo de emergencias. • 30 empleados de los principales aeropuertos de la ECCAA o la OEEO habrán recibido capacitación sobre sistemas de seguridad de carga y correo. • 20 empleados de aeropuertos de la ECCAA, la OEEO o de organismos gubernamentales habrán recibido capacitación sobre identificación y detección de bombas y otros dispositivos incendiarios. • 20 funcionarios de la ECCAA habrán recibido capacitación en desarrollo y supervisión de capacitación en seguridad aeroportuaria. • 20 funcionarios habrán recibido capacitación en negociación en casos de accidentes y toma de rehenes. • 20 funcionarios habrán recibido capacitación en extinción de incendios y simulacros de rescate. • 20 funcionarios habrán recibido capacitación en prácticas de emergencia en situaciones de accidentes y toma de rehenes. • 20 funcionarios de los estados miembros habrán recibido capacitación en relaciones públicas y servicio al cliente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluación intermedia y final por el consultor externo. • Informes de avance de la ECCAA. • Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los países participantes se encargan de que los funcionarios de seguridad aeroportuaria estén disponibles oportunamente para las actividades de capacitación.
Actividades			
<p>Componente 1</p> <p>1.1 Desarrollo del Plan nacional de seguridad en la aviación civil para cada país de la OEEO.</p> <p>1.2 Preparación de los documentos modelo para manuales y planes.</p> <p>1.3 Desarrollo y actualización de planes de contingencia aeroportuaria, planes de seguridad, manuales operativos y demás documentos.</p> <p>1.4 Capacitación de los funcionarios de la agencia supervisora de cada país.</p>	<p>FOMIN US\$107.611 ECCAA US\$98.000</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se habrá formulado el Plan nacional de seguridad en la aviación civil de cada país de la OEEO de manera acorde a lo requerido en la versión más reciente del Anexo 17 del Convenio de la OACI. • Se habrán formulado los documentos modelo para los manuales y planes. • Se habrán formulado los manuales operativos aeroportuarios, planes de contingencia, planes de seguridad, y demás documentos necesarios para cada uno de los estados miembros de la OEEO. 	<ul style="list-style-type: none"> • Registros financieros y contables del programa. (ECCAA) • Estados financieros finales auditados. • Evaluación intermedia y final por el consultor externo. • Informes de avance de la ECCAA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se dispone de los recursos de contrapartida. • Los consultores se identifican de manera oportuna.

Programa	Indicadores ¹	Medios de verificación	Supuestos
1.5 Formulación de la estrategia para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas de seguridad. 1.6 Formulación del programa de certificación en seguridad. 1.7 Actividades de concientización pública.	<ul style="list-style-type: none"> Se habrá capacitado a los funcionarios de las agencias supervisoras en cada uno de los países de la OEEO. Se habrá formulado la estrategia para la sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas de seguridad de los países de la ECCAA y la OEEO. Se habrá desarrollado el nuevo programa de certificación en seguridad de la ECCAA, lo que incluirá la capacitación de al menos cuatro funcionarios de la ECCAA en procedimientos y requisitos del proceso de certificación. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	
<u>Componente 2</u> 2.1 Adquisición de computadoras, materiales de capacitación, copiadora y otros equipos de capacitación. 2.2 Adquisición de equipos de seguridad de menor importancia. 2.3 Adquisición de manuales y videos de capacitación.	FOMIN US\$23.770 ECCAA US\$20.500 <ul style="list-style-type: none"> Se habrá adquirido e instalado el equipo en la ECCAA (consultar el presupuesto del proyecto). La ECCAA dispone del equipo de seguridad para la capacitación. La biblioteca de enseñanza incluye el manual de la OACI, y el programa de manejo de crisis se habrá establecido en la ECCAA. 	<ul style="list-style-type: none"> Registros financieros y contables del programa (ECCAA). Estados financieros finales auditados. Evaluación intermedia y final por el consultor externo. Informes de avance de la ECCAA. Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Los equipos pueden adquirirse oportunamente. Se dispone de los recursos de contrapartida.
<u>Componente 3</u> Capacitación en: 3.1 Seguridad básica en la aviación. 3.2 Seguridad de carga y correo. 3.3 Identificación y detección de dispositivos incendiarios. 3.4 Capacitación de instructores. 3.5 Negociación en casos de accidentes y toma de rehenes. 3.6 Extinción de incendios y rescate. 3.7 Prácticas de emergencia para situaciones de accidentes y toma de rehenes. 3.8 Relaciones con el cliente en la seguridad aeroportuaria.	FOMIN US\$169.935 ECCAA US\$26.345 <ul style="list-style-type: none"> Se habrán concluido 8 cursos sobre seguridad básica en la aviación y manejo de emergencias (un curso en Antigua y los demás distribuidos entre los otros siete países de la OEEO). Se habrá llevado a cabo un curso de dos días sobre sistemas de seguridad aérea para carga y correo. Se habrá concluido un curso de tres días sobre identificación y detección de bombas y otros dispositivos incendiarios. Se habrán impartido siete días de capacitación y se habrá formulado el material didáctico sobre desarrollo y supervisión de capacitación en seguridad aeroportuaria. Se habrá llevado a cabo un curso de cinco días sobre negociación en casos de accidentes y toma de rehenes. Se habrán elaborado los manuales y se habrá impartido el curso sobre extinción de incendios y simulacros de rescate. 	<ul style="list-style-type: none"> Registros financieros y contables del programa (ECCAA). Estados financieros finales auditados. Evaluación intermedia y final por el consultor externo. Informes de avance de la ECCAA. Informes de seguimiento del desempeño del proyecto e informe de terminación del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Se dispone de los recursos de contrapartida. Los instructores y consultores se identifican de manera oportuna.

Programa	Indicadores ¹	Medios de verificación	Supuestos
	<ul style="list-style-type: none">• Se habrán elaborado los manuales y se habrá impartido el curso sobre prácticas de emergencia en situaciones de accidentes y toma de rehenes.• Se habrá concluido la capacitación sobre relaciones públicas y servicio al cliente.		

FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE LOS PAÍSES DE LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE ORIENTAL (OECO)

PRESUPUESTO DETALLADO

<i>Tareas específicas</i>	<i>Detalles sobre el costo</i>	<i>Costo desglosado (US\$)</i>		<i>Costo total (US\$)</i>	<i>FOMIN (US\$)</i>	<i>ECCAA (US\$)</i>		
		<i>Programas informáticos</i>	<i>Equipos</i>			<i>Efectivo</i>	<i>En especie</i>	<i>Total</i>
Componente 1: Fortalecimiento del marco normativo		204.611	0	205.611	107.611	72.800	25.200	98.000
a) Crear un plan nacional de seguridad de la aviación civil para cada país miembro de la OECO	20 días consultor: 800+1.200 viajes a las islas + 750 viaje a Antigua + 20*233 viáticos + 1.000 imprevistos +2.000 espacio de oficina y administración	25.610		25.610	22.610		3.000	3.000
b) Elaborar documentos modelo para los manuales y planes aeroportuarios	10 días de consultor a 800 +10 viáticos en Antigua a 233+300 imprevistos + 1.000 espacio de oficina y administración	11.630		11.630	10.330		1.300	1.300
c) Crear y actualizar, según sea necesario, planes de emergencia, planes de seguridad y otros documentos aeroportuarios	30 días de consultor a 800 + 30 * 233 viáticos + 1.000 imprevistos + 850 viajes + 2.000 espacio de oficina y administración	34.840		34.840	31.840		3.000	3.000
d) Fortalecer la estructura normativa de seguridad	Un curso de cinco días de duración para seis personas en el país. Costo por cinco días de instructor: 800/día + 850 viaje + 1 instructor *7 viáticos al día 233+ 500 material didáctico + 1.000 tiempo de preparación + 5 días de centro de capacitación a 250 +7*5* 15,00 comida y café + 200 imprevistos + costo de unidad de oficiales de seguridad 65.800 + 14.000 administración	89.756		89.756	9.956	65.800	14.000	79.800
e) Formular estrategia de sostenibilidad financiera y operativa de los sistemas y mecanismos de seguridad	10 días de consultor a 800 + 10 viáticos por día a 233 + 500 publicación + 300 imprevistos + 850 viaje + 1.000 espacio de oficina y administración	12.980		12.980	11.680		1.300	1.300
f) Desarrollar programa de certificación en seguridad para la ECCAA	15 días de consultor a 800 + 2 viajes a 850 + 15 días de viáticos a 233 + 600 imprevistos + 1.000 publicación + 1.000 espacio de oficina y administración	19.795		19.795	17.195		2.600	2.600
g) Programa de concientización pública	10 días de consultor local a 650 + 2.000 material + 500 imprevistos + 1.000 espacio de oficina y administración	10.000		10.000	4.000	7.000		7.000
Componente 2: Servicios administrativos		13.000	\$31.270	44.270	23.770	20.500	0	20.500
a) Adquisición de computadoras, materiales de capacitación, copiadora y otros equipos de capacitación para la ECCAA	1 computadora portátil a 2.000 + 2 terminales a 1.500 + 1 sistema de VCR/DVD a 250 + 1 pantalla plana a 8.000 + 1 sistema Link a 1.500 +3 programas de MS Office versión estándar a 500 + 1 programa informático de presentación a 500 + 800 UPS + copiadora de alto volumen y velocidad a 12.000	2.000	\$27.550	29.550	16.050	13.500		13.500
b) Adquisición de equipos de seguridad conexos para la ECCAA	2 detectores manuales de metal a 300 + 1 cámara digital a 500 + 2 juegos de pruebas de operaciones a 60 + 2 juegos de bombas modulares a 500 + 2 binoculares nocturnos a 750		\$3.720	3.720	3.720			0
c) Manuales y videos de capacitación	2 paquetes del manual de capacitación de OACI a 2.000 + 2 programas de capacitación en seguridad a 2.500 + 2 programas de manejo de crisis a 1.000	11.000		11.000	4.000	7.000		7.000
Componente 3: Capacitación		196.280	0	196.280	169.935	17.595	8.750	26.345
a) Capacitar a aproximadamente seis personas de la ECCAA y 152 organismos de la OECO y otros organismos gubernamentales en seguridad básica en la aviación y manejo de emergencias. Un total de ocho cursos, uno en Antigua y el resto en cada país.	Curso de dos días de duración para 160 personas en grupos de 20 por curso por un total de ocho cursos. Costo por dos días de instructor: 800/día + 1 instructor *3 días de viáticos a 233/día + 500 imprevistos + 1 viaje: 850 + 1.200 viaje a islas + 500 preparación, ECCAA/OECO cubrirá *(2 días de centro de capacitación a 250 + 22*2*15,00 comida y café)	38.222		38.222	24.942	9.280	4.000	13.280

<i>Tareas específicas</i>	<i>Detalles sobre el costo</i>	<i>Costo desglosado (US\$)</i>		<i>Costo total (US\$)</i>	<i>FOMIN (US\$)</i>	<i>ECCAA (US\$)</i>		
		<i>Programas informáticos</i>	<i>Equipos</i>			<i>Efectivo</i>	<i>En especie</i>	<i>Total</i>
b) Capacitar a aproximadamente 30 personas de los aeropuertos de la ECCAA y la OEEO en materia de sistemas de seguridad de carga y correo aéreo	Un curso de dos días de duración con un instructor. Costo por día de instructor: 800/día + 850 viaje *1+ 1 instructor por 3 días a 233 + 500 material didáctico + 1.000 tiempo de preparación + 2 días de centro de capacitación a 250 + 31*2*15,00 comida y café + 500 imprevistos + 22 OEEO * (250 viaje + 2*233 viáticos + 50 imprevistos)	23.431		23.431	21.501	1.430	500	1.930
c) Capacitar a aproximadamente 20 personas de los aeropuertos de la ECCAA y la OEEO y miembros clave de organismos gubernamentales conexos en materia de identificación y detección de bombas y otros dispositivos incendiarios, incluida la manera de abordar amenazas e incidentes.	Un curso de tres días de duración con un instructor. Costo por día de instructor: 800/día + 850 viaje *1+ 1 instructor *5 días de viáticos a 233 + 1.000 material didáctico + 1.000 tiempo de preparación + 500 imprevistos + 3 días de centro de capacitación a 250 + 21*3*15,00 comida y café +16*(250+4*233+50)	28.322		28.322	26.127	1.445	750	2.195
d) Capacitar a 20 empleados de la ECCAA en materia de seguridad aeroportuaria - programa de desarrollo y supervisión de capacitación en seguridad aeroportuaria	Un consultor por siete días para que asista en la organización, puesta a prueba y capacitación de personal para la elaboración de manuales y cursos de capacitación a 800/día + 9 días de viáticos a 233 + 500 imprevistos. Dos días de centro de capacitación a 250 +21*2*15 comida y café + 12*(viaje a 250 +2 días de viáticos a 233 + 50). Se supone que el consultor será el mismo que el que ofrecerá capacitación al personal de la ECCAA.	18.519		18.519	16.889	1.130	500	1.630
e) Curso de capacitación para 20 personas en negociación en casos de toma de rehenes.	Un curso de cinco días con un instructor. Costo por cinco días de curso en el país cinco días de instructores a 800/día + 850 viaje *1+ 1 instructor por siete días a 233 + 500 material didáctico + 1.000 tiempo de preparación + 5 días de centro de capacitación a 250 + 21*5*15,00 comida y café + 500 imprevistos + 14 OEEO (250 viaje + 5*233+50 imprevistos)	31.816		31.816	28.491	2.075	1.250	3.325
f) Elaboración de manuales y curso de capacitación para 20 personas en tareas de extinción de incendios y simulacros de rescate.	Un consultor a 800/día durante seis días + 1 viaje a 850 + 8 días de viáticos *1 a 233+ 400 preparación e informes + 500 imprevistos + 250 habitación + 16 OEEO (250 viaje + 1 viáticos a 233) + 21*15 refrigerios	16.692		16.692	15.627	815	250	1.065
g) Elaboración de manuales y curso de capacitación para 20 personas en simulacros de situaciones de toma de rehenes.	Un consultor a 800/día durante seis días + 1 viaje a 850 + 8 días de viáticos *1 a 233 + 400 preparación e informes + 500 imprevistos +250 habitación + 16 OEEO (250 viaje + 1 viáticos a 233) + 21*15 refrigerios	16.707		16.707	15.642	815	250	1.065
h) Capacitación en servicio al cliente y relaciones públicas para 20 personas.	10 días de consultor local a 650/día + 1.500 material y 500 imprevistos + 1.000 espacio de oficina y apoyo administrativo + ECCAA cubrirá (2 días de centro de capacitación a 250 + 21 a 15 comidas) + 16 OEEO *(250 viaje + 2*233 viáticos + 50 imprevistos)	22.571		22.571	20.716	605	1.250	1.855
Comisión de administración y supervisión del BDC				37.500	37.500			
Coordinación del proyecto				20.000		20.000		20.000
Costos de evaluación		13.000		13.000	13.000			
Costos de auditoría		5.000		5.000	5.000			
Imprevistos		10.000		10.000	10.000			
Total		441.891	31.270	531.661	366.816	130.895	33.950	164.845

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MIF/DE-___/05

Regional. Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/MT-____-RG
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 que sean necesarios con The Eastern Caribbean Civil Aviation Authority (ECCAA), 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\$366.816, 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.

LEGIII/RG-649393-RG
TC-03-01-04-7