



# GACETA OFICIAL

Fundada el 2 de junio de 1851

Director Administrativo: Dr. Guido Gómez Mazara  
Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo

Santo Domingo de Guzmán, D. N., República Dominicana  
26 de septiembre del 2000

## INDICE

### ACTOS DEL PODER LEGISLATIVO

Res. No. 80-00 que aprueba el Convenio de Préstamo de Cooperación Técnica No. 1093/OC-DR, suscrito entre el Estado Dominicano y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto de US\$10,300.000.00.	Pág. 03
Res. No. 81-00 que aprueba el Contrato de Préstamo No. 1198/OC-DR, suscrito entre el Estado Dominicano y el Banco Interamericano de Desarrollo, por un monto de US\$71,000.000.00.	76

### ACTOS DEL PODER EJECUTIVO

Dec. No. 827-00 que aprueba y pone en vigor el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.	161
--	-----



**Res. No. 80-00 que aprueba el Convenio de Préstamo de Cooperación Técnica No.1093/OC-DR, suscrito entre el Estado Dominicano y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto de US\$10,300.000.00.**

**EL CONGRESO NACIONAL**  
**En Nombre de la República**

**Res. No. 80-00**

**VISTOS** los Incisos 14 y 19 del Artículo 37 de la Constitución de la República.

**VISTO** el Convenio de Préstamo de Cooperación Técnica No. 1093/OC-DR, por un monto de US\$10,300,000.00 (Diez Millones Trescientos Mil Dólares de los Estados Unidos de América), suscrito entre el Estado Dominicano y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para implementar el Programa de Administración Financiera Integrada.

**R E S U E L V E**

**UNICO:** APROBAR el Convenio de Préstamo No. 1093/OC-DR, por un monto de US\$10,300,000.00 (Diez Millones Trescientos Mil Dólares de los Estados Unidos de América), suscrito entre el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), representado por su Presidente, señor Enrique V. Iglesias y el Estado Dominicano, representado por el Secretario de Estado de Finanzas, señor Daniel Toribio Marmolejos, para la implementación del Programa de Administración Financiera Integrada del Estado, que copiado textualmente dice así:

Resolución DE-26/98  
FFI-DE-27/98

***CONVENIO DE PRESTAMO DE  
COOPERACION TECNICA No. 1093 OC-DR***

entre la

REPUBLICA DOMINICANA

y el

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Programa de Administración Financiera Integrada

18 de julio de 1998

---

## CONVENIO DE PRESTAMO

### ESTIPULACIONES ESPECIALES

#### INTRODUCCION

#### Partes, Objeto, Elementos Integrantes y Organismo Ejecutor

#### 1. PARTES Y OBJETO DEL CONVENIO

CONVENIO celebrado el día 18 de julio de 1998 entre la REPUBLICA DOMINICANA, en adelante denominada el “Prestatario”, y el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, en adelante denominado el “Banco”, para cooperar en la ejecución de un Programa de Administración Financiera Integrada, en adelante denominado el “Programa”. En el Anexo A se detallan los aspectos más relevantes del Programa.

#### 2. ELEMENTOS INTEGRANTES DEL CONVENIO Y REFERENCIA A LAS NORMAS GENERALES

- (a) Este Convenio está integrado por estas Estipulaciones Especiales, las Normas Generales, y los Anexos A, B, C y D, que se agregan. Si alguna disposición de las Estipulaciones Especiales o de los Anexos no guardare consonancia o estuviere en contradicción con las Normas Generales, prevalecerá lo previsto en las Estipulaciones Especiales o en el Anexo respectivo. Cuando existiere falta de consonancia o contradicción entre disposiciones de las Estipulaciones Especiales o de los Anexos, prevalecerá el principio de que la disposición específica prima sobre la general.
- (b) En las Normas Generales se establecen en detalle las disposiciones de procedimiento relativas a la aplicación de las cláusulas sobre amortización, intereses, comisión de crédito, inspección y vigilancia, desembolsos, así como otras disposiciones relacionadas con la ejecución del Programa. Las Normas Generales incluyen también definiciones de carácter general.

#### 3. ORGANISMO EJECUTOR

Las partes convienen en que la ejecución del Programa y la utilización de los recursos del Financiamiento del Banco serán llevadas a cabo en su totalidad por el Prestatario, por intermedio de la Comisión Técnica Interinstitucional, en adelante

denominada indistintamente “CTI” u “Organismo Ejecutor”, la cual estará integrada por la Secretaría de Estado de Finanzas, en adelante denominada “SEF”, el Secretariado Técnico de la Presidencia, en adelante denominado “STPR”, y la Contraloría General de la República, en adelante denominada “CGR”. El Organismo Ejecutor llevará a cabo, la ejecución del Programa, por intermedio de su Unidad Técnica Permanente, en adelante denominada “UTP”. El Prestatario deja constancia de la capacidad legal y financiera del Organismo Ejecutor de actuar como tal.

## CAPITULO I

### **Costo, Financiamiento y Recursos Adicionales**

**CLAUSULA 1.01 Costo del Programa y del Programa financiado con la Cooperación Técnica No. Reembolsable ATN/JF-5893-DR.** El costo total del presente Programa y del Programa de Inventario y seguimiento de proyectos financiado con la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/ JF-5893-DR, se estima en el equivalente de Doce Millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$12.000.000). Este monto incluye: (a) el financiamiento del Banco por un monto de hasta la suma de Diez Millones Trescientos Mil Dólares de los Estados Unidos de América a que se refiere la Cláusula 1.02 siguiente; (b) la contribución de la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/ JF-5893-DR, por un monto de Setecientos Cincuenta Mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$750.000); y (c) los recursos adicionales que aportará Prestatario por un monto equivalente a Novecientos Cincuenta Mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$950.000). De estos recursos el equivalente de Novecientos Mil Dólares de los Estados Unidos de América, constituirán los recursos adicionales de contrapartida local de este Financiamiento, según se establece en la Cláusula 1.03 siguiente; y el equivalente de Cincuenta Mil Dólares de los Estados Unidos de América constituirán los recursos adicionales de contrapartida local de la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/JF-5893-DR. Salvo que en este Convenio se exprese lo contrario, en adelante el término “dólares” significa la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.

**CLAUSULA 1.02 Monto del Financiamiento.** En los términos de este Convenio, el Banco se compromete a otorgar al Prestatario, y éste acepta, un Financiamiento, en adelante denominado el “Financiamiento”, con cargo a los recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco, hasta por una suma de Diez Millones Trescientos Mil Dólares (US\$10.3000.000) que formen parte de dicho recursos. Las cantidades que se desembolsen con cargo a este Financiamiento constituirán el “Préstamo”.

**CLAUSULA 1.03 Recursos Adicionales.** El monto de los recursos adicionales que, de conformidad con el Artículo 6.04 de las Normas Generales, el Prestatario se compromete a aportar oportunamente para la completa e ininterrumpida ejecución del Programa, se estima en el equivalente de Novecientos Mil Dólares (US\$900.000.00), sin que esta estimación implique limitación o reducción de la obligación del Prestatario, de conformidad con dicho artículo. Para computar la equivalencia en dólares, se seguirá la regla señalada en el inciso

(b) del Artículo 3.06 de las Normas Generales.

## **CAPITULO II**

### **Amortización, Intereses, Inspección, Vigilancia y Comisión de Crédito.**

**CLAUSULA 2.01 Amortización.** El Préstamo será amortizado por el Prestatario mediante cuotas semestrales, consecutivas y en lo posible iguales. La primera cuota se pagará en la primera fecha en que deba efectuarse el pago de intereses, luego de transcurridos seis (6) meses contados a partir de la fecha prevista para finalizar los desembolsos del Préstamo, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 3.04, y la última a más tardar el 18 de julio de 2023.

**CLAUSULA 2.02 Intereses.** (a) Los intereses se devengarán sobre los saldos deudores diarios del Préstamo a una tasa anual para cada Semestre que se determinará por el costo de los Empréstitos Unimonetarios Calificados en dólares para el Semestre anterior, más un diferencial expresado en términos de un porcentaje anual que el Banco fijará periódicamente de acuerdo con su política sobre tasa de interés. Tan pronto como sea posible, después de finalizar cada Semestre, el Banco notificará al Prestatario acerca de la tasa de interés para el Semestre siguiente.

(b) Los intereses podrán ser financiados parcialmente por el Banco con cargo a la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento Intermedio, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo D del presente Contrato.

(c) Los intereses se pagarán semestralmente, los días 18 de los meses de enero y julio de cada año, comenzando el 18 de enero del 1999.

(d) Los intereses serán abonados con recursos del Financiamiento y sin necesidad de solicitud del Prestatario, durante el período de desembolso, y en las fechas establecidas en el párrafo anterior.

**CLAUSULA 2.03 Recursos para inspección y vigilancia generales.** Del monto del Financiamiento, se destinará la suma de Ciento Tres Mil Dólares (US\$103.000) para cubrir los gastos del Banco por concepto de inspección y vigilancia generales. Dicha suma será desembolsada en cuotas trimestrales y en lo posible iguales, y se acreditará en la cuenta del Banco sin necesidad de solicitud del Prestatario.

**CLAUSULA 2.04 Comisión de crédito.** El Prestatario pagará una comisión de crédito de acuerdo con lo establecido en el Artículo 3.02 de las Normas Generales.

### CAPITULO III

#### Desembolsos

**CLAUSULA 3.01 Monedas de los desembolsos y uso de fondos.** (a) El monto del Financiamiento se desembolsará en dólares que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco, para pagar bienes y servicios adquiridos mediante competencia internacional y para los otros propósitos que se indican en este Contrato.

(b) sólo podrán usarse los recursos del Financiamiento para el pago de bienes y servicios originarios de los países miembros del Banco.

**CLAUSULA 3.02 Condiciones especiales previas al primer desembolso.** (a) El primer desembolso de Financiamiento está condicionado a que se cumplan, a satisfacción del Banco, en adición a las condiciones previas estipuladas en el Artículo 4.01 de las Normas Generales, los siguientes requisitos:

Que el Organismo Ejecutor haya presentado al Banco:

- (i) evidencia de que ha sido nombrado el Director Técnico de la UTP;
- (ii) evidencia de que ha sido designado el personal nacional de la Unidad Técnica y la Unidad Administrativa de la UTP, a que se refiere el Párrafo 3.02 del Anexo A de este Convenio, el que actuará como contraparte de los consultores que serán contratados bajo este programa ; y
- (iii) evidencia de que cuenta con las oficinas, el mobiliario y los servicios de apoyo que sean necesarios para el desarrollo del Programa ; y

(b) El informe inicial a que se refiere el Artículo 4.01 (d) de las Normas Generales de este Convenio deberá contener, adicionalmente, la información requerida para el Primer Plan Operativo Anual a que se refiere el Párrafo 3.04 del Anexo A de este Convenio.

**CLAUSULA 3.03 Reembolsos de gastos con cargo al Financiamiento.** Con la aceptación del Banco se podrán utilizar recursos del Financiamiento para reembolsar gastos efectuados o financiar los que se efectúen en el Programa a partir del 9 de marzo 1998 y hasta la fecha del presente Convenio, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en este mismo instrumento.

**CLAUSULA 3.04 Desembolso de recursos del Financiamiento destinado a estudios de desarrollo institucional.** El desembolso de los recursos del Financiamiento destinados a los estudios de desarrollo institucional, a que se refiere el Párrafo 2.03 del Anexo A de este Convenio, está condicionado a que el Organismo Ejecutor presente a satisfacción del



Banco una solicitud de la STPR para desembolsar dichos recursos en la cual se detalle la utilización de los mismos.

**CLAUSULA 3.05 Plazo para desembolsos.** El plazo para desembolsar los recursos del Financiamiento será de tres (3) años, contados a partir de la vigencia del presente Convenio.

**CLAUSULA 3.06 Disponibilidad de moneda.** No obstante lo dispuesto en las Cláusulas 1.02 y 3.01 (a), si el Banco no tuviese acceso a la Moneda Unica pactada, el Banco desembolsará otra Moneda Unica de su elección. El Banco podrá continuar efectuando los desembolsos en la Moneda Unica de su elección, mientras continúe la falta de acceso a la Moneda Pactada. Los pagos de amortización se harán en la Moneda Unica desembolsada con los cargos financieros que correspondan a esa Moneda Unica.

## CAPITULO IV

### EJECUCION DEL PROGRAMA

**CLAUSULA 4.01 Condiciones sobre precios y adquisiciones.** (a) Las adquisiciones de bienes, obras y servicios relacionados, se sujetarán al Procedimiento de Licitaciones que se incluye como Anexo B de este Convenio .Cuando el valor estimado de los bienes o servicios relacionados sea de por lo menos el equivalente de Trescientos Cincuenta Mil Dólares (US\$350.000) o mayor y el de las obras de por lo menos el equivalente de Un Millón de Dólares (US\$1.000.000) o mayor, y siempre que el ente encargado de llevar a cabo las licitaciones del Programa pertenezca al sector público, el método de adquisición a emplearse será el de licitación pública internacional, según lo dispuesto en el citado Anexo.

b) Salvo que las partes lo acuerden de otra manera, antes de convocar a cada licitación pública o si no correspondiere convocar a licitación, antes de la adquisición de los bienes o de la iniciación de las obras, el Prestatario, por intermedio del Organismo Ejecutor, deberá presentar a la consideración del Banco: (i) los planos generales, las especificaciones, los presupuestos y los demás documentos requeridos para la adquisición o la construcción y, en su caso, las bases, específicas y demás documentos necesarios para la convocatoria ; y (ii) en el caso de obras, prueba de que se tiene con relación a los inmuebles donde se construirán las obras del proyecto, la posesión legal, las servidumbres u otros derechos necesarios para iniciar las obras.

c) Los equipos adquiridos para el Programa con cargo a los recursos del Financiamiento deberán ser adquiridos, instalados y puestos en funcionamiento dentro de una plazo de nueve (9) meses contados a partir de la fecha de iniciación del Programa. Para propósitos de este Convenio se establece que la fecha de iniciación del Programa será aquella en que el Director Técnico del mismo inicie sus funciones. Esta fecha deberá ser comunicada al Banco por el Organismo Ejecutor.

**CLAUSUSLA 4.02 Mantenimiento.** El Prestatario y el Organismo Ejecutor se comprometen a: (a) que los equipos comprendidos en el Programa serán mantenidos adecuadamente de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas; y (b) presentar al Banco , durante los cinco (5) años siguientes a la instalación de los equipos de Programa, un informe sobre el estado de dichos equipos y el Plan Anual de Mantenimiento para ese año. Si de las inspecciones que realice el Banco, o de los informes que reciba, se determina que el mantenimiento se efectúa por debajo de los niveles convenidos, el Prestatario y el Organismo Ejecutor deberán adoptar las medidas necesarias para que se corrijan totalmente las deficiencias.

**CLAUSULA 4.03 Reconocimiento de gastos con cargos a la contrapartida local.** El Banco podrá reconocer como parte de los recursos de la contrapartida local al Programa, gastos efectuados en el Programa hasta por el equivalente de Cincuenta Mil Dólares (US\$50.000), que se hayan llevado a cabo antes del 9 de marzo de 1998 pero con posterioridad al 22 de octubre de 1996 y siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el presente Convenio. Queda entendido que el Banco también podrá reconocer como parte de la contrapartida local, los gastos efectuados o que se efectúen en el Programa a partir del 9 de marzo del 1998 y hasta la fecha del presente Convenio, siempre que hayan cumplido los mencionados requisitos.

**CLAUSULA 4.04 Contratación de consultores, profesionales o expertos.** (a) El Organismo Ejecutor elegirá y contratará directamente los servicios de consultores, profesionales o expertos que sean necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes de este Convenio, de conformidad con el procedimiento que se establece en el Anexo C.

(b) Dentro de los noventa (90) días contados a partir de la fecha de iniciación del Programa, el Organismo Ejecutor deberá presentar evidencia al Banco de que ha contratado al consultor externo en evaluaciones periódicas, de conformidad con los términos de referencia previamente acordados con el Banco.

**CLAUSULA 4.05 Seguimiento.** (a) El Prestatario ,por medio del Organismo Ejecutor, se compromete a:

- (i) efectuar el seguimiento del Programa y la presentación de informes al Banco de conformidad con la metodología acordada con el Banco.
- (ii) para propósitos de lo establecido en el Artículo 7.03 (i) de las Normas Generales de este Convenio, las partes establecen que los informes de seguimiento del Programa deberán ser presentados semestralmente, a partir de la iniciación del Programa y durante la ejecución del mismo. Estos informes deberán ser presentados de conformidad con los términos y condiciones previamente acordados con el Banco.

- (iii) durante la ejecución del Programa, realizar reuniones técnicas de administración anual, con la participación del Banco, en fecha a ser acordada por las partes, durante las cuales se evaluarán las actividades del Plan de Trabajo del año anterior y se definirá el Plan de Trabajo del año siguiente. Para estas reuniones anuales, un mes antes de las mismas, el Organismo Ejecutor presentará, a satisfacción del Banco, el informe para la evaluación anual.

**CLAUSULA 4.06 Evaluación.** (a) Con el objeto de medir el impacto del Programa sobre la eficiencia en la producción y provisión de servicios sociales, el Prestatario, por intermedio del Organismo Ejecutor, presentará a satisfacción del Banco lo siguiente, de conformidad con la metodología previamente acordada con el Banco:

- (i) al inicio de la ejecución del Programa, los indicadores de base en relación a un área piloto del sector educación;
- (ii) durante la ejecución del Programa, y en las mismas fechas de presentación de los informes de seguimiento del Programa a que se refiere la Cláusula 4.05 (ii) anterior, los informes sobre aspectos en los que el Programa espera influir , tales como la provisión oportuna de recursos, las flexibilizaciones en la gerencia de los mismos, la generación de mayores insumos por economías y otros aspectos que fueren indicados por el Banco; y
- (iii) al finalizar la ejecución del Programa, un informe que mida los indicadores diseñados contra los resultados en el caso piloto mencionado en el literal (i) anterior.

(b) El Prestatario se compromete a colaborar con el Banco en la elaboración del Informe de Terminación del Proyecto, el cual será elaborado utilizando como base el Marco Lógico acordado previamente entre el Prestatario y el Banco.

## **CAPITULO V**

### **Registros Inspecciones e Informes**

**CLAUSULA 5.01 Registros, inspecciones e informes.** El Prestatario se compromete a que por sí o mediante el Organismo Ejecutor se lleven los registros, se permita las inspecciones y se suministren los informes y estados financieros, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Capítulo VII de las Normas Generales.

**CLAUSULA 5.02 Auditorías.** En relación con lo establecido en el Artículo 7.03 de las Normas Generales, los estados financieros del Programa durante el plazo de ejecución del mismo, se presentarán debidamente dictaminados por una firma de contadores públicos independiente aceptable al Banco.

## **CAPITULO VI**

### **Disposiciones Varias**

**CLAUSULA 6.01 Vigencia del Convenio.** (a) Las partes dejan constancia que la vigencia de este Convenio se inicia en la fecha en que, de acuerdo con las normas de la República Dominicana, adquiera plena validez jurídica. El Prestatario se obliga a notificar por escrito al Banco dicha fecha de entrada en vigencia, acompañando la documentación que así lo acredite.

(b) Si en el plazo de un año contado a partir de la firma del presente instrumento, este Convenio no hubiere entrado en vigencia, todas las disposiciones, ofertas y expectativas de derecho en él contenidas, se reputarán inexistente para todos los efectos legales sin necesidad de notificaciones y, por lo tanto, no habrá lugar a responsabilidad para ninguna de las partes..

**CLAUSULA 6.02 Terminación.** El pago total del Préstamo y de los intereses y comisiones dará por concluido este Convenio y todas las obligaciones que de él se deriven

**CLAUSULA 6.03 Validez.** Los derechos y obligaciones establecidos en este Convenio son válidos y exigibles, de conformidad con los términos en él convenidos, sin relación a legislación de país determinado.

**CLAUSULA 6.04 Comunicaciones.** Todos los avisos, solicitudes , comunicaciones o notificaciones que las partes deban dirigirse en virtud de este Convenio, se efectuarán por escrito y se considerarán realizados desde el momento en que el documento correspondiente se entregue al destinatario en la respectiva dirección que en seguida se anota, a menos que las partes acuerden por escrito de otra manera:

Del Prestatario:

Dirección postal :

Secretariado Técnico de la Presidencia  
Palacio Presidencial  
Av. México esquina Dr. Delgado  
Santo Domingo  
República Dominicana

Facsímil: (809) 686-7040

Para asuntos relacionados con la ejecución del Programa

Dirección postal:

Comisión Técnica Interinstitucional  
Av. México No. 45  
Santo Domingo  
República Dominicana

Facsímil: (809) 688-6501

Del Banco:

Dirección postal:

Banco Interamericano de Desarrollo  
1300 New York, Avenue, N.W.  
Washington, D.C., 20577  
EE.UU.

Facsímil: (202) 623-3096

## CAPITULO VII

### Arbitraje

**CLAUSULA 7.01 Cláusula compromisoria.** Para la solución de toda controversia que se derive del presente Convenio y que no se resuelva por acuerdo entre las partes, éstas se someten incondicionalmente e irrevocablemente al procedimiento y fallo del Tribunal de Arbitraje a que se refiere el Capítulo IX de las Normas Generales.

EN FE DE LO CUAL, el Prestatario y el Banco, actuando cada uno por medio de su representante autorizado, firman el presente Convenio en dos (2) ejemplares de igual tenor en La Romana, República Dominicana, el día arriba indicado.

REPUBLICA DOMINICANA

BANCO INTERAMERICANO DE  
DESARROLLO

---

Daniel Toribio Marmolejos  
Secretario de Estado de Finanzas

---

Enrique V. Iglesias  
Presidente

## SEGUNDA PARTE

### NORMAS GENERALES

#### CAPITULO I

##### Aplicación de las Normas Generales

**ARTICULO 1.01 Aplicación de las Normas Generales.** Estas Normas Generales se aplican a los Contratos de Préstamos que el Banco Interamericano de Desarrollo acuerde con sus Prestatarios y, por lo tanto, sus disposiciones constituyen parte integrante de este Contrato.

#### CAPITULO II

##### Definiciones

**ARTICULO 2.01 Definiciones.** Para los efectos de los compromisos contractuales, se adoptan las siguientes definiciones:

- (a) “Banco” significa el Banco Interamericano de Desarrollo.
- (b) “Contrato” significa el conjunto de Estipulaciones Especiales, Normas Generales y Anexos.
- (c) “Costos de los Empréstitos Multimonetarios Calificados” significa el costo para el Banco de los Empréstitos Multimonetarios Calificados, expresado en términos de un porcentaje anual, según lo determine razonablemente el Banco.
- (d) “Costo de los Empréstitos Unimonetarios Calificados” significa el costo para el Banco de los Empréstitos Unimonetarios Calificados, en cualesquiera de la Monedas Unicas, expresado en términos de un porcentaje anual, según lo determine razonablemente el Banco.
- (e) “Cuenta Central de Monedas” significa la cuenta en la que el Banco contabiliza , tanto en términos de las unidades monetarias como de su equivalencia en dólares de los Estados Unidos de América, todos los desembolsos y amortizaciones de los Préstamos o de parte de aquellos

Préstamos otorgados por el Banco bajo el Sistema de Canasta de Monedas. Aquellos Préstamos o la porción de aquellos Préstamos que hubiesen sido otorgados en la moneda del Prestatario o en una Moneda Unica bajo la Facilidad Unimonetaria, no serán contabilizados en la Cuenta Central de Monedas.

- (f) “Directorio” significa el Directorio Ejecutivo del Banco.
- (g) “Estipulaciones Especiales” significa el conjunto de cláusulas que componen la Primera Parte de este Contrato y que contiene los elementos peculiares de la operación.
- (h) “Empréstitos Multimonetarios Calificados” significa: los empréstitos obtenidos por el Banco desde el 1ro de enero de 1990 y que se destinen a proveer los recursos para los Préstamos en Canasta de Monedas con tipo de interés variable; todo ello de conformidad con la política del Banco sobre tasa de interés.
- (i) “Empréstitos Unimonetarios Calificados” para Préstamos denominados en cualquier Moneda Unica, significa ya sea: (i) desde la fecha en que el primer Préstamo en la Moneda Unica seleccionada sea aprobado por el Directorio del Banco, recursos del mecanismo transitorio de estabilización de dicha Moneda Unica y empréstitos del Banco o en dicha Moneda Unica que sean destinados a proveer los recursos para los préstamos otorgados en esa Moneda Unica bajo la Facilidad Unimonetaria ; o (ii) a partir del primer día del séptimo Semestre siguiente a la fecha antes mencionada, empréstitos del Banco que sean destinados a proveer los recursos para los préstamos en la Moneda Unica seleccionada bajo la Facilidad Unimonetaria.
- (j) “Facilidad Unimonetaria” significa la facilidad que el Banco ha establecido para efectuar préstamos en ciertas monedas convertibles que el Banco selecciona periódicamente.
- (k) “Financiamiento” significa los fondos que el Banco conviene en poner a disposición del Prestatario para contribuir a la realización del Proyecto.
- (l) “Fondo Rotatorio” significa el fondo que el Banco podrá establecer de acuerdo con el Artículo 4.07 de estas Normas Generales con el objeto de adelantar recursos para cubrir gastos relacionados con la ejecución del Proyecto que sean financiables con recursos del Financiamiento
- (m) “Garante” significa la parte que garantiza el cumplimiento de las obligaciones que contrae el Prestatario y asume otras obligaciones que, según el Contrato de Garantía, queda quedan a su cargo
- (n) “Moneda Convertible o “Moneda que no sea la del país del Prestatario”,

significa cualquier moneda de curso legal en país distinto al del Prestatario, los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional y cualquier otra unidad que represente la obligación del servicio de deuda de un empréstito del Banco.

- (o) “Moneda Unica” significa cualquier moneda convertible que el Banco haya seleccionado para ser otorgada en préstamos bajo la Facilidad Unimonetaria.
- (p) “Normas Generales” significa el conjunto de artículos que componen la Segunda Parte de este Contrato y que reflejan las políticas básicas del Banco aplicables en forma uniforme a sus Contratos de Préstamo.
- (q) “Organismo(s) Ejecutor(e)” significa la(s) entidad(es) encargada(s) de ejecutar el Proyecto, en todo o en parte.
- (r) “Préstamo” significa los fondos que se desembolsen con cargo al Financiamiento.
- (s) “Préstamo en Canasta de Monedas” significa cualquier Préstamo o parte de un Préstamo otorgado por el Banco para ser desembolsado y pagado en una combinación de monedas convertibles bajo el sistema de Canasta de Monedas.
- (t) “Préstamo de la Facilidad Unimonetaria” significa cualquier Préstamo o parte de un Préstamo otorgado por el Banco para ser desembolsado, contabilizado y pagado en una Moneda Unica bajo la Facilidad Unimonetaria.
- (u) “Prestatario” significa la parte en cuyo favor se pone a disposición el Financiamiento.
- (v) “Proyecto” significa el Programa o Proyecto para el cual se otorga el Financiamiento.
- (w) “Semestre” significa los primeros o los segundos seis meses de un año calendario.
- (x) “Sistema de Canasta de Monedas” significa el sistema de compartimiento del riesgo cambiario, mediante el cual los Prestatarios de los Préstamos en Canasta de Monedas comparten el riesgo cambiario de sus Préstamos y bajo el cual el Banco efectúa desembolsos y requiere el pago en una combinación de monedas convertibles, conforme el Banco determine.
- (y) “Unidad de Cuenta” significa la unidad financiera utilizada como medio de expresar las obligaciones de pago del capital e intereses adeudados por los Prestatarios en Préstamos en Canasta de Monedas.



- (z) “Valor de la Unidad de Cuenta” significa el valor unitario de la unidad financiera utilizada para calcular los montos adeudados por los Prestatarios en Préstamos en Canasta de Monedas. El valor de la Unidad de Cuenta a una fecha determinada, se establece mediante la división de la sumatoria de los saldos de monedas convertibles contabilizados en la Cuenta Central de Monedas, expresados en términos de dólares de los Estados Unidos de América, por el total de Unidades de Cuenta adeudadas por los Prestatarios a dicha fecha. Para los efectos de expresar los saldos de monedas convertibles contabilizados en la Cuenta Central de Monedas en términos de dólares de los Estados Unidos de América en un día determinado, se utilizará la tasa de cambio vigente en ese día.

### CAPITULO III

#### **Amortización, Intereses y Comisión de Crédito.**

**ARTICULO 3.01 Fecha de amortización.** El Prestatario amortizará el Préstamo en cuotas semestrales en las mismas fechas determinadas en las Estipulaciones Especiales para el pago de los intereses. La fecha de vencimiento de la primera cuota de amortización coincidirá con la primera fecha establecida para el pago de intereses, después de transcurridos seis meses contados a partir de la fecha prevista para el último desembolso.

**ARTICULO 3.02 Comisión de crédito.** (a) Sobre el saldo no desembolsado del Financiamiento que no sea en moneda del país del Prestatario, éste pagará una comisión de crédito del 0.75% por año, que empezará a devengarse a los (60) días de la fecha del Contrato.

(b) En el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, y en el caso de Préstamos en dólares de los Estados Unidos de América bajo la Facilidad Unimonetaria, esta comisión se pagará en dólares de los Estados Unidos de América. En el caso de todos los Préstamos bajo la Facilidad Unimonetaria en una moneda distinta al dólar de los Estados Unidos de América, esta comisión se pagará en la moneda del Préstamo. En el caso de Préstamos en monedas convertibles, la comisión será pagada en las mismas fechas estipuladas para el pago de los intereses de conformidad con lo previsto en las Estipulaciones Especiales.

(c) Esta comisión cesará de devengarse en todo o parte, según sea el caso, en la medida en que: (i) se hayan efectuado los respectivos desembolsos; o (ii) haya quedado total o parcialmente sin efecto el Financiamiento de conformidad con los Artículos 3.17, 3.18 y 4.02 de estas Normas Generales y con los pertinentes de las Estipulaciones Especiales.

**ARTICULO 3.03. Cálculo de los intereses y de la comisión de crédito.** Los intereses y

la comisión de crédito se calcularán con base en el número exacto de días del Semestre correspondiente.

**ARTICULO 3.04. Intereses.** Los intereses se devengarán sobre los saldos deudores diarios del Préstamo a una tasa que se determinará semianualmente sumando un diferencial expresado en términos de un porcentaje anual que el Banco fijará periódicamente de acuerdo con su política sobre tasas de interés, a (i) en el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, al Costo de los Empréstitos Multimonetarios Calificados para el Semestre anterior; o (ii) en el caso de Préstamos bajo la Facilidad Unimonetaria, al Costo de los Empréstitos Unimonetarios Calificados en la Moneda Unica del Préstamo particular para el semestre anterior. Tan pronto como sea posible, después de finalizar cada Semestre, el Banco notificará al Prestatario acerca de las tasas de interés para el Semestre siguiente.

**ARTICULO 3.05. Desembolsos y pagos de amortizaciones e intereses en moneda nacional.**

(a) Las cantidades que se desembolsen en la moneda del país del Prestatario se aplicarán al Financiamiento y se adeudarán por el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América, determinado de conformidad con el tipo de cambio vigente en la fecha del respectivo desembolso.

(b) Los pagos de las cuotas de amortización e intereses deberán hacerse en la moneda desembolsada por el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América, determinado de conformidad con el tipo de cambio vigente en la fecha del pago.

(c) Para efectos de determinar las equivalencias estipuladas en los incisos (a) y (b) anteriores se utilizará el tipo de cambio que corresponda de acuerdo con lo establecido en el Artículo 3.06.

**ARTICULO 3.06. Tipo de cambio.** (a) El tipo de cambio que se utilizará para establecer la equivalencia de la moneda del país del Prestatario con relación al dólar de los Estados Unidos de América, será el siguiente:

- (i) El tipo de cambio correspondiente al entendimiento vigente entre el Banco y el respectivo país miembro para los efectos de mantener el valor de la moneda, conforme lo establece la Sección 3 del Artículo V del Convenio Constitutivo del Banco.
- (ii) De no existir en vigor un entendimiento entre el Banco y el respectivo país miembro sobre el tipo de cambio que debe aplicarse para los efectos de mantener el valor de su moneda en poder del Banco, éste tendrá derecho a exigir que para los fines de pago de amortización e intereses se aplique el tipo de cambio utilizado en esa fecha por el Banco Central del país miembro o por el correspondiente organismo monetario para vender dólares de los

Estados Unidos de América a los residentes en el país, que no sean entidades gubernamentales, para efectuar las siguientes operaciones: (a) pago por concepto de capital e intereses adeudados; (b) remesa de dividendos o de otros ingresos provenientes de inversiones de capital en el país; y (c) remesa de capitales invertidos. Si para estas tres clases de operaciones no hubiere el mismo tipo de cambio, se aplicará el que sea más alto, es decir, el que represente un mayor número de unidades de la moneda del país respectivo por cada dólar de los Estados Unidos de América.

- (iii) Si en la fecha en que deba realizarse el pago no pudiere aplicarse la regla antedicha por inexistencia de las operaciones mencionadas, el pago se hará sobre la base del más reciente tipo de cambio utilizado para tales operaciones dentro de los treinta (30) días anteriores a la fecha del vencimiento.
- (iv) Si no obstante la aplicación de las reglas anteriores no pudiere determinarse el tipo de cambio que deberá emplearse para los fines de pago o si surgieren discrepancias en cuanto a dicha determinación, se estará en esta materia a lo que resuelva el Banco tomando en consideración las realidades del mercado cambiario en el respectivo país miembro.
- (v) Si, por incumplimiento de las reglas anteriores, el Banco considera que el pago efectuado en la moneda correspondiente ha sido insuficiente, deberá comunicarlo de inmediato al Prestatario para que éste proceda a cubrir la diferencia dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que se haya recibido el aviso. Si, por el contrario, la suma recibida fuere superior a la adeudada, el Banco procederá a hacer la devolución de los fondos en exceso dentro del mismo plazo.

(b) Con el fin de determinar la equivalencia en dólares de los Estados Unidos de América de un gasto que se efectúe en moneda del país del Prestatario, se utilizará el tipo de cambio aplicable en la fecha de pago del respectivo gasto, siguiendo la regla señalada en el inciso (a) del presente artículo. Para estos efectos se entiende que la fecha de pago del gasto es aquella en la que el Prestatario, el Organismo Ejecutor, o cualquiera otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos, en favor del contratista o proveedor.

**ARTICULO 3.07. Desembolsos y amortizaciones en monedas convertibles en Préstamos en Canasta de Monedas.** (a) En aquellos casos de Préstamos en Canasta de Monedas, los desembolsos y los pagos por amortizaciones en monedas convertibles se contabilizarán en Unidades de Cuenta.

(b) El saldo adeudado en un Préstamo en Canasta de Monedas a una fecha dada será denominado por su equivalente en dólares de los Estados Unidos de América, mediante la multiplicación del total adeudado en Unidades de Cuenta por el Valor de Unidad de Cuenta vigente en dicha fecha.

(c) Las sumas desembolsadas o las amortizaciones efectuadas en los Préstamos en Canasta de Monedas, serán agregadas o deducidas, respectivamente, de la Cuenta Central de Monedas, tanto en la moneda utilizada, como en su equivalencia en dólares de los Estados Unidos de América en la fecha del respectivo desembolso o pago.

**ARTICULO 3.08. Pagos de amortizaciones e intereses en monedas convertibles en Préstamos en Canasta de Monedas.** (a) En aquellos casos de Préstamos en Canasta de Monedas, los pagos de las cuotas de amortización e intereses deberán hacerse en los respectivos vencimientos y en la moneda que el Banco especifique. Para el pago de las cuotas de amortización el Banco podrá especificar cualquier moneda que forme parte de la Cuenta Central de Monedas.

(b) Los pagos por amortización e intereses de Préstamos en Canasta de Monedas, serán acreditados al Prestatario, en Unidades de Cuenta, utilizando el Valor de la Unidad de Cuenta vigente en la fecha del pago.

(c) Cuando se hubiere producido una diferencia por cambios en el Valor de Unidad de Cuenta entre la fecha de facturación y la fecha en que se efectúe el pago, el Banco podrá, según sea el caso: (i) requerir del Prestatario la cancelación de dicha diferencia dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de recibo del aviso correspondiente; o (ii) proceder a reintegrarle la diferencia a su favor dentro del mismo plazo.

**ARTICULO 3.09. Desembolsos y pagos de amortización e intereses en Moneda Unica.** En el caso de Préstamos otorgados bajo la Facilidad Unimonetaria, los desembolsos y pagos de amortización e intereses serán efectuados en la Moneda Unica del Préstamo particular.

**ARTICULO 3.10. Valoración de monedas convertibles.** Siempre que, según este Contrato, sea necesario determinar el valor de una Moneda que no sea la del país del Prestatario, en función de otra, tal valor será el que razonablemente fije el Banco.

**ARTICULO 3.11. Participaciones.** (a) El Banco podrá ceder a otras instituciones públicas o privadas, a título de participaciones, los derechos correspondientes a las obligaciones pecuniarias del Prestatario provenientes de este Contrato. El Banco informará inmediatamente al Prestatario sobre cada cesión.

(b) Se podrán acordar participaciones en relación con cualesquiera de: (i) las cantidades del Préstamo que se hayan desembolsado previamente a la celebración del acuerdo de participación; o (ii) las cantidades del Financiamiento que estén pendientes de

desembolso en el momento de celebrarse el acuerdo de participación.

(c) El Banco podrá, con la previa conformidad del Prestatario, ceder en todo o en parte el importe no desembolsado del Financiamiento a otras instituciones públicas o privadas. A tales efectos, la porción sujeta a participación será denominada en términos de un número fijo de unidades de una o varias monedas convertibles. Igualmente y previa conformidad del Prestatario, el Banco podrá establecer para dicha porción sujeta a participación, una tasa de interés diferente a la establecida en el presente Contrato. Los pagos de los intereses así como de las cuotas de amortización se efectuarán en la moneda especificada en la que se efectuó la participación, y en las fechas indicadas en el Artículo 3.01. El Banco entregará al Prestatario y al Participante una tabla de amortización, después de efectuado el último desembolso.

(d) En el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, el Banco podrá, con la previa conformidad del Prestatario, redenominar cualquier parte de las obligaciones pecuniarias del Prestatario provenientes de este Contrato, en términos de un número fijo de unidades de una moneda o monedas especificadas, de manera que el Banco pueda ceder a otras instituciones públicas o privadas, a título de participaciones y en la medida en que lo tenga a bien, los derechos correspondientes a dicha parte de las obligaciones del Prestatario. Igualmente y previa conformidad del Prestatario, el Banco podrá establecer para dicha parte de las obligaciones pecuniarias del Contrato, una tasa de interés diferente a la establecida en el presente Contrato. El número de unidades de moneda de tal participación, se deducirá de la Cuenta Central de Monedas en la fecha de la participación y la obligación del Prestatario será modificada de: (i) una suma de Unidades de Cuenta calculada en el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América en dicha fecha, de las unidades de moneda dividida por el Valor de Unidad de Cuenta prevaleciente en tal fecha, a (ii) un número fijo de unidades de la moneda o monedas especificadas. El Banco informará inmediatamente al Prestatario sobre cada participación. Se aplicarán los incisos (b) y (c) de este artículo a las participaciones otorgadas bajo este inciso (d), excepto que, no obstante las disposiciones del inciso (c), los pagos de los intereses así como de las cuotas de amortización se efectuarán en la moneda especificada, en la que se efectuó la participación.

**ARTICULO 3.12. Imputación de los pagos.** Todo pago se imputará en primer término a devolución de anticipos no justificados, luego a comisiones e intereses exigibles en la fecha del pago y si hubiere un saldo, a la amortización de cuotas vencidas de capital.

**ARTICULO 3.13. Pagos anticipados.** Previa notificación escrita al Banco con por lo menos cuarenta y cinco días (45) de anticipación, el Prestatario podrá pagar, en una de las fechas de pago de intereses indicada en las Estipulaciones Especiales, cualquier parte del Préstamo antes de su vencimiento, siempre que en la fecha del pago no adeude suma alguna por concepto de comisiones o intereses. Todo pago parcial anticipado, salvo acuerdo escrito en contrario, se imputará a las cuotas de capital pendientes, en orden inverso a su vencimiento.

**ARTICULO 3.14. Recibos.** A solicitud del Banco, el Prestatario suscribirá y entregará al Banco, a la finalización de los desembolsos, el recibo o recibos que representen las sumas desembolsadas.

**ARTICULO 3.15. Vencimientos en días feriados.** Todo pago o cualquiera otra prestación que, en cumplimiento del presente Contrato, debiera llevarse a cabo en sábado, domingo o en día que sea feriado bancario según la ley del lugar en que deba ser hecho, se entenderá válidamente efectuado en el primer día hábil siguiente, sin que en tal caso proceda recargo alguno.

**ARTICULO 3.16. Lugar de los pagos.** Todo pago deberá efectuarse en la oficina principal del Banco en Washington, Distrito de Columbia, Estados Unidos de América, a menos que el Banco designe otro lugar o lugares para este efecto, previa notificación escrita al Prestatario.

**ARTICULO 3.17. Renuncia a parte del Financiamiento.** El Prestatario, de acuerdo con el Garante, si lo hubiere, mediante aviso por escrito enviado al Banco, podrá renunciar a su derecho de utilizar cualquier parte del Financiamiento que no haya sido desembolsada antes del recibo del aviso, siempre que no se trate de las cantidades previstas en el Artículo 5.03 de estas Normas Generales.

**ARTICULO 3.18. Cancelación automática de parte del Financiamiento.** A menos que el Banco haya acordado con el Prestatario y el Garante, si lo hubiere, expresamente y por escrito prorrogar los plazos para efectuar los desembolsos, la porción del Financiamiento que no hubiere sido comprometida o desembolsada, según sea el caso, dentro del correspondiente plazo, quedará automáticamente cancelada.

## CAPITULO IV

### Normas Relativas a Desembolsos

**ARTICULO 4.01. Condiciones previas al primer desembolso.** El primer desembolso del Financiamiento está condicionado a que se cumplan a satisfacción del Banco los siguientes requisitos:

- (a) Que el Banco haya recibido uno o más informes jurídicos fundados que establezcan con señalamiento de las pertinentes disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias, que las obligaciones contraídas por el Prestatario en este Contrato y las del Garante en el Contrato de Garantía, si lo hubiere, son válidas y exigibles. Dichos informes deberán referirse, además, a cualquier consulta jurídica que el Banco razonablemente estime pertinente formular.
- (b) Que el Prestatario, por sí o por medio del Organismo Ejecutor en su caso, haya designado uno o más funcionarios que puedan

representarlo en todos los actos relacionados con la ejecución de este Contrato y haya hecho llegar al Banco ejemplares auténticos de las firmas de dichos representantes. Si se designaren dos o más funcionarios, corresponderá señalar si los designados pueden actuar separadamente o si tienen que hacerlo de manera conjunta.

- (c) Que el Prestatario, por sí o por medio del Organismo Ejecutor en su caso, haya demostrado al Banco que se han asignado los recursos suficientes para atender, por lo menos durante el primer año calendario, la ejecución del Proyecto, de acuerdo con el cronograma de inversiones mencionado en el inciso siguiente. Cuando este Financiamiento constituya la continuación de una misma operación, cuya etapa o etapas anteriores esté financiando el Banco, la obligación establecida en este inciso no será aplicable.
- (d) Que el Prestatario, por sí o por medio del Organismo Ejecutor en su caso, haya presentado al Banco un informe inicial preparado de acuerdo con los lineamientos que señale el Banco y que sirva de base para la elaboración y evaluación de los informes de progreso a que se refiere el subinciso (a) (i) del Artículo 7.03 de estas Normas Generales. En adición a otras informaciones que el Banco pueda razonablemente solicitar de acuerdo con este Contrato, el informe inicial deberá comprender: (i) un plan de realización del Proyecto, que incluya, cuando no se tratare de un programa de concesión de créditos, los planos y especificaciones que, a juicio del Banco, sean necesarias; (ii) un calendario o cronograma de trabajo o de concesión de créditos, según corresponda; y (iii) un cuadro de origen y aplicación de fondos en el que consten el calendario de inversiones detallado, de acuerdo con las categorías de inversión indicadas en el Anexo A de este Contrato y el señalamiento de los aportes anuales necesarios de las distintas fuentes de fondos, con los cuales se financiará el Proyecto. Cuando en este Contrato se prevea el reconocimiento de gastos anteriores a su firma o a la de la Resolución aprobatoria del Financiamiento, el informe inicial deberá incluir un estado de las inversiones y, de acuerdo con los objetivos del Financiamiento, una descripción de las obras realizadas en el Proyecto o una relación de los créditos formalizados, según sea del caso, hasta una fecha inmediata anterior al informe.
- (e) Que el Prestatario o el Organismo Ejecutor haya presentado al Banco el plan, catálogo o código de cuentas a que hace referencia el Artículo 7.01 de estas Normas Generales.
- (f) Que el Organismo Oficial de Fiscalización al que se refiere las Estipulaciones Especiales, haya convenido en realizar las funciones de auditoría previstas en el inciso (b) del Artículo 7.03 de estas

Normas Generales y en las Estipulaciones Especiales, o que el Prestatario o el Organismo Ejecutor, hayan convenido con el Banco respecto de una firma de contadores públicos independiente que realice las mencionadas funciones.

**ARTICULO 4.02. Plazo para cumplir las condiciones previas al primer desembolso.** Si dentro de los ciento ochenta (180) días contados a partir de la vigencia de este Contrato, o de un plazo más amplio que las partes acuerden por escrito, no se cumplieren las condiciones previas al primer desembolso establecidas en el Artículo 4.01 de estas Normas Generales y en las Estipulaciones Especiales, el Banco podrá poner término a este Contrato dando al Prestatario el aviso correspondiente.

**ARTICULO 4.03. Requisitos para todo desembolso.** Para que el Banco efectúe cualquier desembolso será menester: (a) que el Prestatario o el Organismo Ejecutor en su caso, haya presentado por escrito una solicitud de desembolso y que, en apoyo de dicha solicitud, se hayan suministrado al Banco, los pertinentes documentos y demás antecedentes que éste pueda haberle requerido. En el caso de aquellos Préstamos en los cuales el Prestatario haya optado por recibir financiamiento en una combinación de Monedas Unicas, o en una o más Monedas Unicas y bajo el Sistema de Canasta de Monedas, la solicitud debe además indicar el monto específico de la (s) Moneda (s) Unica (s) particular (es) que se requiere desembolsar y de ser el caso, si se requiere desembolsar contra la parte del Préstamo otorgado bajo el Sistema de Canasta de Monedas; (b) las solicitudes deberán ser presentadas a más tardar con treinta (30) días calendario de anticipación a la fecha de expiración del plazo para desembolsos o de la prórroga del mismo, que el Prestatario y el Banco hubieren acordado por escrito; (c) que no haya surgido alguna de las circunstancias descritas en el Artículo 5.01 de estas Normas Generales; y (d) que el Garante, en su caso, no se encuentre en incumplimiento por más de ciento veinte (120) días, de sus obligaciones de pago para con el Banco por concepto de cualquier Préstamo o Garantía.

**ARTICULO 4.04. Desembolsos para Cooperación Técnica.** Si las Estipulaciones Especiales contemplaran Financiamiento de gastos para Cooperación Técnica, los desembolsos para ese propósito podrán efectuarse una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos en los incisos (a) y (b) del Artículo 4.01 y en el Artículo 4.03 de estas Normas Generales.

**ARTICULO 4.05. Pago de la cuota para inspección y vigilancia.** De los recursos del Financiamiento, el Banco retirará el monto o montos indicados en las Estipulaciones Especiales para que ingresen en las cuentas generales del Banco por concepto de inspección y vigilancia. Ello no requerirá solicitud del Prestatario o del Organismo Ejecutor y podrá efectuarse una vez que se hayan cumplido las condiciones previas para el primer desembolso o cuando haya vencido la fecha del primer pago de la comisión de crédito, lo que ocurriese primero. En el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, el Banco retirará y retendrá la cuota para inspección y vigilancia en dólares de los Estados Unidos de América. En el caso de Préstamos con recursos de la Facilidad Unimonetaria o de Préstamos en la Moneda del Prestatario, el Banco retirará y retendrá la cuota para



inspección y vigilancia en la moneda del Préstamo.

**ARTICULO 4.06. Procedimiento para los desembolsos.** El Banco podrá efectuar desembolsos con cargo al Financiamiento, así: (a) mediante giros en favor del Prestatario de las sumas a que tenga derecho de conformidad con este Contrato; (b) mediante pagos por cuenta del Prestatario y de acuerdo con él a otras instituciones bancarias; (c) mediante la constitución o renovación del Fondo Rotatorio a que se refiere el Artículo 4.07 siguiente; y (d) mediante otro método que las partes acuerden por escrito. Cualquier gasto bancario que cobre un tercero con motivo de los desembolsos será por cuenta del Prestatario. A menos que las partes lo acuerden de otra manera, sólo se harán desembolsos en cada ocasión por sumas no inferiores al equivalente de Cien Mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$100.000).

**ARTICULO 4.07. Fondo Rotatorio.** (a) Con cargo al Financiamiento y cumplidos los requisitos previstos en los Artículos 4.01 y 4.03 de estas Normas Generales y los que fueren pertinentes de las Estipulaciones Especiales, el Banco podrá adelantar recursos del Financiamiento para establecer, ampliar o renovar un Fondo Rotatorio para cubrir los gastos relacionados con la ejecución del Proyecto que sean financiables con tales recursos, de acuerdo con las disposiciones de este Contrato.

(b) Salvo expreso acuerdo entre las partes, el monto del Fondo Rotatorio no excederá del 5% del monto del Financiamiento. El Banco podrá ampliar o renovar total o parcialmente el Fondo Rotatorio si así se le solicita justificadamente, a medida que se utilicen los recursos y siempre que se cumplan los requisitos del Artículo 4.03 de estas Normas Generales y los que se establezcan en las Estipulaciones Especiales. El Banco podrá también reducir o cancelar el monto del Fondo Rotatorio en el caso de que determine que los recursos suministrados a través de dicho Fondo Rotatorio exceden las necesidades del Proyecto. Tanto la constitución como la renovación del Fondo Rotatorio se considerarán desembolsos para los efectos de este Contrato.

(c) El plan, catálogo o código de cuentas que el Prestatario u Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco según el Artículo 4.01 (e) de estas Normas Generales indicará el método contable que el Prestatario utilizará para verificar las transacciones y el estado de cuentas del Fondo Rotatorio.

(d) A más tardar 30 días antes de la fecha acordada para el último desembolso del Financiamiento, el Prestatario deberá presentar la justificación final de la utilización del Fondo Rotatorio y devolver el saldo no justificado.

(e) En el caso de aquellos préstamos en los cuales el Prestatario ha optado por recibir financiamiento en una combinación de Monedas Unicas, o en una o varias Monedas Unicas y bajo el Sistema de Canasta de Monedas, el Prestatario podrá, sujeto a la disponibilidad de un saldo sin desembolsar en esas monedas, optar por recibir un desembolso para el Fondo Rotatorio en cualesquiera de las Monedas Unicas del Préstamo o de la porción bajo el Sistema de Canasta de Monedas, si la hubiera, o en cualquier otra

combinación de éstas.

**ARTICULO 4.08. Disponibilidad de moneda nacional.** El Banco estará obligado a efectuar desembolsos al Prestatario, en la moneda de su país, solamente en la medida en que el respectivo depositario del Banco la haya puesto a su efectiva disposición.

## CAPITULO V

### Suspensión de Desembolsos y Vencimiento Anticipado

**ARTICULO 5.01. Suspensión de desembolsos.** El Banco, mediante aviso escrito al Prestatario, podrá suspender los desembolsos, si surge y mientras subsista, alguna de las circunstancias siguientes:

- (a) El retardo en el pago de las sumas que el Prestatario adeude al Banco por capital, comisiones, intereses, devolución de anticipos o por cualquier otro concepto, con motivo de este Contrato o de cualquier otro Contrato de Préstamo celebrado entre el Banco y el Prestatario.
- (b) El incumplimiento por parte del Prestatario de cualquier otra obligación estipulada en él o en los Contratos suscritos con el Banco para financiar el Proyecto.
- (c) El retiro o suspensión como miembro del Banco del país en que el Proyecto debe ejecutarse.
- (d) Cuando el Proyecto o los propósitos del Financiamiento pudieren ser afectados por: (i) cualquier restricción, modificación o alteración de las facultades legales, de las funciones o del patrimonio del Prestatario o del Organismo Ejecutor; o (ii) cualquier modificación o enmienda que se hubiere efectuado sin la conformidad escrita del Banco, en las condiciones básicas cumplidas antes de la Resolución aprobatoria del Financiamiento o de la firma del Contrato. En estos casos, el Banco tendrá derecho a requerir del Prestatario y del Ejecutor una información razonada y pormenorizada y sólo después de oír al Prestatario o al Ejecutor y de apreciar sus informaciones y aclaraciones, o en el caso de falta de manifestación del Prestatario y del Ejecutor, el Banco podrá suspender los desembolsos si juzga que los cambios introducidos afectan sustancialmente y en forma desfavorable al Proyecto o hacen imposible su ejecución.
- (e) El incumplimiento por parte del Garante, si lo hubiere, de cualquier obligación estipulada en el Contrato de Garantía.
- (f) Cualquier circunstancia extraordinaria que, a juicio del Banco, y no

tratándose de un Contrato con la República como Prestatario, haga improbable que el Prestatario pueda cumplir las obligaciones contraídas en este Contrato, o que no permita satisfacer los propósitos que se tuvieron en cuenta al celebrarlo.

**ARTICULO 5.02 Terminación o vencimiento anticipado.** Si alguna de las circunstancias previstas en los incisos (a), (b), (c) y (e) del artículo anterior se prolongare más de sesenta (60) días, o si la información a que se refiere el inciso (d), o las aclaraciones o informaciones adicionales presentadas por el Prestatario o por el Organismo Ejecutor, en su caso, no fueren satisfactorias, el Banco podrá poner término a este Contrato en la parte del Financiamiento que hasta esa fecha no haya sido desembolsada o declarar vencido y pagadero de inmediato la totalidad del Préstamo o una parte de él, con los intereses y comisiones devengados hasta la fecha del pago.

**ARTICULO 5.03. Obligaciones no afectadas.** No obstante lo dispuesto en los Artículos 5.01 y 5.02 precedentes, ninguna de las medidas previstas en este Capítulo afectará: (a) las cantidades sujetas a la garantía de una carta de crédito irrevocable; y (b) las cantidades que el Banco se haya comprometido específicamente por escrito con el Prestatario o el Organismo Ejecutor, en su caso, a suministrar con cargo a los recursos del Financiamiento para hacer pagos a un proveedor de bienes o servicios.

**ARTICULO 5.04. No renuncia de derechos.** El retardo o el no ejercicio por parte del Banco de los derechos acordados en este Contrato no podrán ser interpretados como renuncia del Banco a tales derechos, ni como el haber aceptado hechos o circunstancias que, de haberse producido, lo hubieran facultado para ejercitarlos.

**ARTICULO 5.05. Disposiciones no afectadas.** La aplicación de las medidas establecidas en este Capítulo no afectará las obligaciones del Prestatario establecidas en este Contrato, las cuales quedarán en pleno vigor, salvo en el caso de vencimiento anticipado de la totalidad del Préstamo, en cuya circunstancia sólo quedarán vigentes las obligaciones pecuniarias del Prestatario.

## CAPITULO VI

### Ejecución del Proyecto

**ARTICULO 6.01 Disposiciones generales sobre ejecución del Proyecto.** (a) El Prestatario conviene en que el Proyecto será llevado a cabo con la debida diligencia de conformidad con eficientes normas financieras y técnicas y de acuerdo con los planes, especificaciones, calendario de inversiones, presupuesto, reglamentos y otros documentos que el Banco haya aprobado. Igualmente, conviene en que todas las obligaciones a su cargo deberán ser cumplidas a satisfacción del Banco.

(b) Toda modificación importante en los planes, especificaciones, calendario de inversiones, presupuestos, reglamentos y otros documentos que el Banco haya aprobado,

así como todo cambio sustancial en el contrato o contratos de bienes o servicios que se costeen con los recursos destinados a la ejecución del proyecto o las modificaciones de las categorías de inversiones, requieren el consentimiento escrito del Banco.

**ARTICULO 6.02 Precios y licitaciones.** (a) Los contratos para ejecución de obras, adquisición de bienes y prestación de servicios para el Proyecto se deberán pactar a un costo razonable que será generalmente el precio más bajo del mercado, tomando en cuenta factores de calidad, eficiencia y otros que sean del caso.

(b) En la adquisición de maquinaria, equipo y otros bienes relacionados con el Proyecto y en la adjudicación de contratos para la ejecución de obras, deberá utilizarse el sistema de licitación pública. En todos los casos en que el valor de dichas adquisiciones sea igual a o exceda los montos indicados en el Capítulo IV de las Estipulaciones Especiales. Las licitaciones se sujetarán a los procedimientos establecidos en el Anexo B respectivo de este Contrato.

**ARTICULO 6.03 Utilización de bienes.** Salvo autorización expresa del Banco, los bienes adquiridos con los recursos del Financiamiento deberán dedicarse exclusivamente para los fines del Proyecto. Concluida la ejecución del Proyecto, la maquinaria y el equipo de construcción utilizados en dicha ejecución, podrán emplearse para otros fines.

**ARTICULO 6.04 Recursos adicionales.** (a) El Prestatario deberá aportar oportunamente todos los recursos adicionales a los del Préstamo que se necesiten para la completa e ininterrumpida ejecución del Proyecto, cuyo monto estimado se señala en las Estipulaciones Especiales. Si durante el proceso de desembolso del Financiamiento se produjere un alza del costo estimado del Proyecto, el Banco podrá requerir la modificación del calendario de inversiones referido en el inciso (d) del Artículo 4.01 de estas Normas Generales, para que el Prestatario haga frente a dicha alza.

(b) A partir del año calendario siguiente a la iniciación del Proyecto y durante el periodo de su ejecución, el Prestatario deberá demostrar al Banco, en los primeros sesenta (60) días de cada año calendario, que dispondrá oportunamente de los recursos necesarios para efectuar la contribución local al Proyecto durante ese año.

## CAPITULO VII

### **Registros, Inspecciones e Informes**

**ARTICULO 7.01 Control interno y registros.** El Prestatario o el Organismo Ejecutor, según corresponda, deberá mantener un adecuado sistema de controles internos contables y administrativos. El sistema contable deberá estar organizado de manera que provea la documentación necesaria para verificar las transacciones y facilitar la preparación oportuna de los estados financieros e informes. Los registros del Proyecto deberán ser llevados de

manera que: (a) permitan identificar las sumas recibidas de las distintas fuentes; (b) consignen, de conformidad con el catálogo de cuentas que el Banco haya aprobado, las inversiones en el Proyecto, tanto con los recursos del Préstamo como con los demás fondos que deban aportarse para su total ejecución; (c) incluyan el detalle necesario para identificar los bienes adquiridos y los servicios contratados, así como la utilización de dichos bienes y servicios; y (d) demuestren el costo de las inversiones en cada categoría y el progreso de las obras. Cuando se trate de programas de crédito, los registros deberán precisar, además, los créditos otorgados, las recuperaciones efectuadas y la utilización de éstas.

**ARTICULO 7.02. Inspecciones.** (a) El Banco podrá establecer los procedimientos de inspección que juzgue necesarios para asegurar el desarrollo satisfactorio del Proyecto.

(b) El Prestatario y el Organismo Ejecutor, en su caso, deberán permitir al Banco que inspeccione en cualquier momento el Proyecto, el equipo y los materiales correspondientes y revise los registros y documentos que el Banco estime pertinente conocer. El personal que envíe el Banco para el cumplimiento de este propósito, deberá contar con la más amplia colaboración de las autoridades respectivas. Todos los costos relativos al transporte, salario y demás gastos de dicho personal, serán pagados por el Banco.

**ARTICULO 7.03. Informes y estados financieros.** (a) El Prestatario o el Organismo Ejecutor, según corresponda, presentará al Banco los informes que se indican a continuación, en los plazos que se señalan para cada uno de ellos:

- (i) Los informes relativos a la ejecución del Proyecto, dentro de los 60 días siguientes a la finalización de cada Semestre calendario o en otro plazo que las partes acuerden, preparados de conformidad con las normas que al respecto se acuerden con el Banco.
- (ii) Los demás informes que el Banco razonablemente solicite en relación con la inversión de las sumas prestadas, la utilización de los bienes adquiridos con dichas sumas y el progreso del Proyecto.
- (iii) Tres ejemplares de los estados financieros correspondientes a la totalidad del Proyecto, al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor, e información financiera complementaria relativa a dichos estados. Los estados financieros serán presentados dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor, comenzando con el ejercicio en que se inicie la ejecución del Proyecto y durante el período señalado en las Estipulaciones Especiales.
- (iv) Cuando las Estipulaciones Especiales lo requieran, tres ejemplares de los estados financieros del Prestatario, al cierre de su ejercicio

económico, e información financiera complementaria relativa a esos estados. Los estados serán presentados durante el período señalado en las Estipulaciones Especiales, comenzando con los del ejercicio económico en que se inicie el Proyecto y dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Prestatario. Esta obligación no será aplicable cuando el Prestatario sea la República o el Banco Central.

- (v) Cuando las Estipulaciones Especiales lo requieran, tres ejemplares de los estados financieros del Organismo Ejecutor, al cierre de su ejercicio económico, e información financiera complementaria relativa a dichos estados. Los estados serán presentados durante el período señalado en las Estipulaciones Especiales, comenzando con los del ejercicio económico en que se inicie el Proyecto y dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor.

(b) Los estados y documentos descritos en los incisos (a), (iii), (iv) y (v) deberán presentarse con dictamen de la entidad auditora que señalen las Estipulaciones Especiales de este Contrato y de acuerdo con requisitos satisfactorios al Banco. El Prestatario o el Organismo Ejecutor, según corresponda, deberá autorizar a la entidad auditora para que proporcione al Banco la información adicional que éste razonablemente pueda solicitarle, en relación con los estados financieros e informes de auditoría emitidos.

(c) En los casos en que el dictamen esté a cargo de un organismo oficial de fiscalización y éste no pudiere efectuar su labor de acuerdo con requisitos satisfactorios al Banco o dentro de los plazos arriba mencionados, el Prestatario o el Organismo Ejecutor contratará los servicios de una firma de contadores públicos independiente aceptable al Banco. Asimismo, podrán utilizarse los servicios de una firma de contadores públicos independiente, si las partes contratantes así lo acuerdan. Siempre que se contrate una firma de contadores públicos independiente, los honorarios correrán por cuenta del Prestatario o del Organismo Ejecutor.

## **CAPITULO VIII**

### **Disposición sobre Gravámenes y Exenciones**

**ARTICULO 8.01. Compromiso sobre gravámenes.** En el supuesto de que el Prestatario conviniere en establecer algún gravamen específico sobre todo o parte de sus bienes o rentas como garantía de una deuda externa, habrá de constituir al mismo tiempo un gravamen que garantice al Banco, en un pie de igualdad y proporcionalmente, el cumplimiento de las obligaciones pecuniarias derivadas de este Contrato. Sin embargo, la anterior disposición no se aplicará: (a) a los gravámenes constituidos sobre bienes, para asegurar el pago del saldo insoluto de su precio de adquisición; y (b) a los constituidos con

motivo de operaciones bancarias para garantizar el pago de obligaciones cuyos vencimientos no excedan de un año de plazo. En caso de que el Prestatario sea un país miembro, la expresión “bienes o rentas” se refiere a toda clase de bienes o rentas que pertenezcan al Prestatario o a cualesquiera de sus dependencias que no sean entidades autónomas con patrimonio propio.

**ARTICULO 8.02. Exención de impuestos.** El Prestatario se compromete a que tanto el capital como los intereses y demás cargos del Préstamo se pagarán sin deducción ni restricción alguna, libres de todo impuesto, tasa, derecho o recargo que establezcan o pudieran establecer las leyes de su país y a hacerse cargo de todo impuesto, tasa o derecho aplicable a la celebración, inscripción y ejecución de este Contrato.

## CAPITULO IX

### Procedimiento Arbitral

**ARTICULO 9.01. Composición del Tribunal.** (a) El Tribunal de Arbitraje se compondrá de tres miembros, que serán designados en la forma siguiente: uno, por el Banco; otro, por el Prestatario; y un tercero, en adelante denominado el “Dirimente”, por acuerdo directo entre las partes, o por intermedio de los respectivos árbitros. Si las partes o los árbitros no se pusieren de acuerdo respecto de la persona del Dirimente, o si una de las partes no pudiera designar árbitro, el Dirimente será designado, a petición de cualquiera de las partes, por el Secretario General de la Organización de Estados Americanos. Si una de las partes no designare árbitro, éste será designado por el Dirimente. Si alguno de los árbitros designados o el Dirimente no quisiere o no pudiere actuar o seguir actuando, se procederá a su reemplazo en igual forma que para la designación original. El sucesor tendrá las mismas funciones y atribuciones que el antecesor.

(b) Si la controversia afectare tanto al Prestatario como al Garante, si lo hubiere, ambos serán considerados como una sola parte y, por consiguiente, tanto para la designación del árbitro como para los demás efectos del arbitraje, deberán actuar conjuntamente.

**ARTICULO 9.02. Iniciación del procedimiento.** Para someter la controversia al procedimiento de arbitraje, la parte reclamante dirigirá a la otra una comunicación escrita exponiendo la naturaleza del reclamo, la satisfacción o reparación que persigue y el nombre del árbitro que designa. La parte que hubiere recibido dicha comunicación deberá, dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días, comunicar a la parte contraria el nombre de la persona que designe como árbitro. Si dentro del plazo de treinta (30) días, contado desde la entrega de la comunicación referida al reclamante, las partes no se hubieren puesto de acuerdo en cuanto a la persona del Dirimente, cualquiera de ellas podrá recurrir ante el Secretario General de la Organización de los Estados Americanos para que éste proceda a la designación.

**ARTICULO 9.03. Constitución del Tribunal.** El Tribunal de Arbitraje se constituirá en

Washington, Distrito de Columbia, Estados Unidos de América, en la fecha que el Dirimente designe, y constituido, funcionará en las fechas que fije el propio Tribunal.

**ARTICULO 9.04. Procedimiento.** (a) El Tribunal sólo tendrá competencia para conocer de los puntos de la controversia. Adoptará su propio procedimiento y podrá por propia iniciativa designar los peritos que estime necesarios. En todo caso, deberá dar a las partes la oportunidad de presentar exposiciones en audiencia.

(b) El Tribunal fallará en conciencia, con base en los términos de este Contrato y pronunciará su fallo aún en el caso de que alguna de las partes actúe en rebeldía.

(c) El fallo se hará constar por escrito y se adoptará con el voto concurrente de dos miembros del Tribunal, por lo menos. Deberá dictarse dentro del plazo aproximado de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha del nombramiento del Dirimente, a menos que el Tribunal determine que por circunstancias especiales e imprevistas deba ampliarse dicho plazo. El fallo será notificado a las partes mediante comunicación suscrita cuando menos por dos miembros del Tribunal y deberá cumplirse dentro del plazo de treinta (30) días, contados a partir de la fecha de la notificación. Dicho fallo tendrá mérito ejecutivo y no admitirá recurso alguno.

**ARTICULO 9.05. Gastos.** Los honorarios de cada árbitro serán cubiertos por la parte que lo hubiere designado y los honorarios del Dirimente serán cubiertos por ambas partes en igual proporción. Antes de constituirse el Tribunal, las partes acordarán los honorarios de las demás personas que, de mutuo acuerdo, convengan que deban intervenir en el procedimiento de arbitraje. Si el acuerdo no se produjere oportunamente, el propio Tribunal fijará la compensación que sea razonable para dichas personas, tomando en cuenta las circunstancias. Cada parte sufragará sus costos en el procedimiento de arbitraje, pero los gastos del Tribunal serán sufragados por las partes en igual proporción. Toda duda en relación con la división de los gastos o con la forma en que deban pagarse será resuelta sin ulterior recurso por el Tribunal.

**ARTICULO 9.06. Notificaciones.** Toda notificación relativa al arbitraje o al fallo será hecha en la forma prevista en este Contrato. Las partes renuncian a cualquier otra forma de notificación.



---

**ANEXO A**  
**EL PROGRAMA**

**Programa de Administración Financiera Integrada**

**I. Objeto**

- 1.01** El objetivo general del programa es hacer más eficiente la asignación y el manejo de los recursos públicos, contribuyendo a una mayor estabilidad macroeconómica y la mayor transparencia que exige el funcionamiento democrático. Tal objetivo se perseguirá mediante el establecimiento de un sistema integrado de gestión financiera (SIGEF) en el sector público dominicano.
- 1.02** Los principales objetivos específicos a los que se contribuirá mediante el establecimiento del SIGEF serán los siguientes: (a) generar una mayor consistencia entre las políticas fiscales de gasto e inversión y los objetivos nacionales de desarrollo; (b) hacer más eficiente la administración de los activos y pasivos del Estado; y (c) incrementar la transparencia en la administración de los fondos públicos y la eficacia del control interno.

**II. Descripción**

- 2.01** Mediante financiamiento de consultoría, capacitación y equipos se apoyará el proceso de diseño e implantación del SIGEF en el sector público dominicano. Por este proceso se definirán, desarrollarán, integrarán normativamente y comunicarán informáticamente las unidades y sistemas básicos de la gestión fiscal del Estado. Como resultado final, se espera contar con un macrosistema de gestión de recursos financieros, humanos, y materiales que contribuya a la mejora de los servicios que brinda el Estado y facilite el acceso de la ciudadanía a información sobre el uso de dichos recursos.
- 2.02** El Programa comprende los siguientes componentes:
- (a) Programación y Presupuesto. Bajo este componente, se establecerá un sistema de presupuestación centralizado normativamente, pero descentralizado operativamente en las distintas entidades públicas, que permita una adecuada formulación, ejecución y seguimiento del presupuesto nacional. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) fortalecer la formulación de la política presupuestaria; (ii) reforzar los mecanismos de formulación de los presupuestos de gastos e

ingresos; (iii) desarrollar un sistema de programación de la ejecución del presupuesto; y (iv) desarrollar e implantar un sistema de evaluación física, financiera y de eficiencia de la ejecución presupuestaria.

- (b) Crédito Público. Bajo este Componente, se establecerá un sistema coordinado entre la SEF, el Banco Central y el STPR que posibilite el acceso del país a los mercados de capitales en mejores condiciones y que promueva la gestión técnica, integral y transparente de la deuda pública. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) se fortalecerá institucionalmente al Depto. de Crédito Público de la SEF; y (ii) se revisará y adecuará el sistema informático de administración de la deuda.
- (c) Tesorería. Bajo este Componente, se implantará un sistema de administración de fondos en el cual la Tesorería Nacional controle los grandes flujos financieros del gobierno en forma coordinada con las demás políticas económicas. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) se diseñará e instalará un sistema de cuenta única del tesoro; (ii) se desarrollarán los instrumentos para la programación financiera y presupuestación de caja; y (iii) se fortalecerá el proceso de percepción de ingresos.
- (d) Contabilidad. Bajo este Componente, se desarrollará un sistema de contabilidad gubernamental integrada, que se adapte a las regulaciones y características de las instituciones públicas y que aplique los principios generalmente aceptados de la teoría contable. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) se apoyará la creación de una Contaduría General de la República en la SEF; (ii) se desarrollará un plan de cuentas y las metodologías para su aplicación; y (iii) se diseñarán e instalarán los sistemas de información gerencial y de información ciudadana.
- (e) Control Interno. Bajo este Componente, se implantará un sistema de control interno moderno, que permita a la Contraloría el análisis de la gestión presupuestaria desde el punto de vista económico, financiera, patrimonial y legal, así como la evaluación de la gestión pública en base a criterios de eficiencia y eficacia. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) se desarrollará e implementará un modelo funcional del sistema de control interno; y (ii) se fortalecerá institucionalmente a la Contraloría General de la República a través del mejoramiento de su marco normativo, reglamentos procedimentales, capacidad técnica del personal y sistema de información.
- (f) Sistemas Conexos. Bajo este Componente, con el objeto de integrarlos al sistema de administración financiera se desarrollarán propuestas y se implantarán reformas para los sistemas de compras y contrataciones del

Estado, los mecanismos de registro, asignación y mantenimiento de los bienes nacionales de dominio privado, y para un módulo de gestión financiera de materia de recursos humanos. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) se apoyará el establecimiento de un nuevo marco legal, institucional y procedimental para el sistema de compras y contrataciones del Estado; (ii) se fortalecerán los mecanismos de registro, asignación y mantenimiento de los bienes nacionales de dominio privado; y (iii) se desarrollará un módulo de gestión financiera de recursos humanos y se lo integrará al sistema de administración financiera pública.

- (g) Coordinación General. Bajo este Componente, se supervisará técnica y administrativamente la implantación de este Programa. Este Componente comprenderá, en particular, las siguientes actividades: (i) se diseñará conceptualmente el marco general del SIGEF; (ii) se producirán las propuestas de actualización del marco legal, que incluirá la formulación de un proyecto de Ley de Administración Financiera y (iii) se procederá a la promoción del sistema en las distintas instituciones del SPNF.
- (h) Informática. Bajo este Componente, se diseñará y pondrá en operación una plataforma computacional que permita la operación de los procesos informáticos internos de cada sistema funcional, integrar la información financiera en una única base de datos lógica, y realizar los controles internos de todo el sistema de administración financiera. Este Componente comprende, en particular, las siguientes actividades: (i) se creará y desarrollará una Unidad Informática del SIGEF en la SEF; y (ii) se diseñarán, instalarán y desarrollarán los módulos informáticos del SIGEF.
- (i) Capacitación. Bajo este Componente, se llevarán a cabo actividades que apoyen el avance técnico del Programa y promuevan los cambios conceptuales y de cultura administrativa requeridos. Este Componente comprenderá, en particular, las demás actividades: (i) se diseñará e implantará un plan de capacitación para el SIGEF; y (ii) se fortalecerán las estructuras de capacitación existentes en el Instituto de Capacitación Tributaria (INCAT) de la SEF, y el Aula y Biblioteca de la Oficina Nacional de Presupuesto (ONAPRES).

**2.03** Este Programa comprende también el financiamiento de estudios de base y diseños destinados al futuro desarrollo institucional del área de la administración financieras y áreas conexas del sector de la administración pública para operaciones incluidas en el inventario de la República Dominicana con el Banco.

**2.04** Este Préstamo de Cooperación Técnica financiará los Componentes del Programa establecidos en el párrafo 2.02 de este Anexo y los estudios a que se refiere el párrafo 2.03 anterior. Adicionalmente, este Programa cuenta con una operación paralela para el Programa de Inventario y Seguimiento de Proyectos que se

---

financiará con recursos de la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/JF-5893-DR, y que se detalla en el Convenio de dicha Cooperación Técnica.

### **III. Ejecución**

- 3.01** La CTI tendrá a su cargo la orientación y supervisión general del Programa y llevará a cabo la ejecución del Programa por intermedio de la UTP. La UTP estará a cargo de un Director Técnico cuyos servicios serán financiados con los fondos de este Financiamiento. El Director Técnico será el responsable directo de la gerencia técnica y de la administración de los recursos del Programa, y estará apoyado por el grupo de consultores que constituyen el Componente de Coordinación General del Programa, a que se refiere el párrafo 2.02 (g) de este Anexo A.
- 3.02** La UTP contará con dos unidades: (a) la Unidad Técnica, encargada de la ejecución de los aspectos técnicos del Programa, que estará integrada por lo menos por un profesional local en cada una de las áreas/componentes, quienes actuarán como contrapartes de los servicios de consultoría a contratarse. Estos profesionales serán idóneos en la materia correspondientes y se dedicarán a tiempo completo al Programa; y (b) la Unidad Administrativa, encargada de brindar asistencia en materia de contratos, pagos, comunicaciones, apoyo logístico, etc., que estará integrada por lo menos con 3 profesionales y 3 asistentes. Estas unidades serán financiadas con los recursos adicionales a que se refiere la Cláusula 1.03 del presente Convenio.
- 3.03** La implantación del SIGEF, en sus distintos aspectos abarcará una multiplicidad de organismos e instituciones del SPNF. Las normas y mecanismos en materia presupuestaria actualmente en vigencia en el país permiten la interconexión y el flujo de información sin que tengan que existir arreglos institucionales especiales. Estos mecanismos serán complementados durante la ejecución del Programa por actividades de capacitación y promoción del SIGEF a cargo de la CTI-UTP. Dichos mecanismos han de ser perfeccionados mediante la futura Ley de Administración Financiera. No obstante lo anterior, para el componente de Crédito Público se ha previsto la realización de un acuerdo entre la CTI y el Banco Central que defina los términos de la participación de éste y del traspaso gradual de funciones. Dicho acuerdo formará parte del primer Plan Operativo Anual (POA) que deberá ser presentado al Banco, de conformidad con lo establecido en el párrafo 3.04 siguiente.
- 3.04** El Programa se deberá ejecutar mediante una modalidad flexible y de monitoreo continuo. Para ello se ha previsto que el mismo se ejecute en base a POAs a ser elaborados por la UTP y revisados por el equipo técnico del Banco. El primer POA y los posteriores se elaborarán tomando como punto de partida los objetivos, actividades y metas identificados en el Marco Lógico acordado previamente entre el Prestatario y el Banco.

**IV. Costo del Programa y del Programa financiado con la Cooperación Técnica No Reembolsable No. ATN/JF-5893-DR y plan de financiamiento**

- 4.01** El costo total estimado del Programa y del Programa financiado con la cooperación Técnica No Reembolsable No. ATN/JF-5893-DR es el equivalente de Doce Millones de Dólares (US\$12.000.000), según la siguiente distribución por categorías de inversión y por fuentes de financiamiento.

**COSTO ESTIMADO POR CATEGORIA DE INVERSION**  
**(en US\$)**

**V. Licitaciones**

**5.01** (a) Cuando los bienes y servicios que se adquieran o contraten para el Programa, incluidos los relacionados con transporte y seguros, se financien total o parcialmente con divisas del Financiamiento, los procedimientos y las bases específicas de las licitaciones u otras formas de contratación, deberán permitir la libre concurrencia de proveedores de bienes y servicios originarios de países miembros del Banco. En consecuencia, en los citados procedimientos y bases específicas de las licitaciones o concursos, no se establecerán condiciones que impidan o restrinjan la oferta de bienes o la concurrencia de contratistas originarios de esos países.

(b) Cuando se utilicen otras fuentes de crédito que no sean los recursos del Financiamiento ni los de la contrapartida local, el Prestatario podrá convenir con el financiador el procedimiento que deba seguirse para la adquisición de bienes y servicios. Sin embargo, a solicitud del Banco, el Prestatario deberá demostrar la razonabilidad tanto del precio pactado o pagado por la adquisición de dichos bienes y servicios, como de las condiciones financieras de dichos créditos. El Prestatario deberá demostrar asimismo que la calidad de los bienes satisface los requerimientos técnicos del Programa.

**VI. Servicios de consultoría**

**6.01** En la selección y contratación de servicios de consultoría financiados total o parcialmente con recursos del Financiamiento: (a) deberán aplicarse los procedimientos acordados con el Banco; y (b) no podrán establecerse disposiciones o estipulaciones que restrinjan o impidan la participación de consultores originarios de los países miembros del Banco.

**5.02** En lo que respecta a servicios de consultoría financiados con recursos de la contrapartida local, el Banco se reserva el derecho de revisar y aprobar, antes de que el Prestatario proceda a la contratación correspondiente, los nombres y antecedentes de las firmas o consultores individuales seleccionados, los términos de referencia y los honorarios acordados. Esta disposición no se aplica a las contrataciones que se realicen con recursos provenientes de créditos de proveedores.

## ANEXO B

### PROCEDIMIENTO DE LICITACIONES

#### Programa de Administración Financiera Integrada

#### I. AMBITO DE APLICACION

**1.01 Monto y tipos de entidades.** Este Procedimiento será utilizado por el Licitante<sup>1/</sup> en toda adquisición de bienes y ejecución de obras para el Proyecto.<sup>2/</sup> Cuando el valor estimado de dichos bienes u obras sea igual o exceda los montos establecidos en la Cláusula 4.01 de este Contrato y siempre que dicho ente pertenezca al sector público, el método de adquisición a emplearse será el de licitación pública internacional. Se incluyen en dicho sector, las sociedades u otros entes en que la participación estatal exceda del 50% de su capital. La contratación de servicios relacionados, tales como transporte de bienes, seguros, instalación y montaje de equipos y la operación y mantenimiento inicial, también se rige por este Procedimiento y se le aplica las mismas reglas que a las adquisiciones de bienes.<sup>3/</sup> La contratación de servicios de consultoría, en cambio, se rige por procedimientos distintos.

**1.02 Legislación local.** El Licitante podrá aplicar, en forma supletoria, requisitos

---

<sup>1/</sup> En este Procedimiento, el término “Licitante” significa el ente encargado de llevar a cabo las licitaciones del Proyecto, tanto para obras como para bienes y servicios relacionados. Este ente podrá corresponder, según los casos, al Prestatario, al Organismo Ejecutor o a ciertos organismos oficiales o agencias especializadas a los cuales la legislación local pueda encomendar llevar a cabo, ya sea todos los procesos de licitaciones del sector público o sólo las etapas de selección y adjudicación. “Licitador” es el que somete la oferta. Otros términos, sinónimos son: oferente, postulante, proveedor, postor, contratista, etc.

<sup>2/</sup> “Proyecto” significa el Proyecto o Programa para el cual se ha otorgado el Financiamiento.

<sup>3/</sup> Como excepción, la nacionalidad de la firma que presta el servicio relacionado, se rige por los mismos criterios sobre nacionalidad que los aplicables para determinar la nacionalidad de empresas contratistas de obras, según lo establecido en el párrafo 2.07. En este Procedimiento no se utiliza el término “servicios” como sinónimo de servicios de construcción (obras).



formales o detalles de procedimiento contemplados por la legislación local y no incluidos en este Procedimiento, siempre que su aplicación no se oponga a las garantías básicas que deben reunir las licitaciones, ni a las políticas del Banco en esta materia.<sup>4/</sup>

- 1.03 Relaciones jurídicas diversas.** Las relaciones jurídicas entre el Banco y el Prestatario se rigen por este Contrato. Dicho Contrato también regula aspectos importantes de los procedimientos de adquisición. Pero como las relaciones jurídicas entre el Licitante y los proveedores de obras, bienes y servicios relacionados, se rigen por los documentos de licitación y los contratos de provisión respectivos, ningún proveedor o entidad que no sea parte de este Contrato, podrá derivar derechos o exigir pagos con motivo de este Contrato.
- 1.04 Responsabilidades básicas.** La responsabilidad por la ejecución y administración del Proyecto reside en el Prestatario y, por lo tanto, a éste corresponde también la responsabilidad por la adjudicación y administración de los contratos de suministro, todo ello sin perjuicio de las facultades de supervisión que competen al Banco.

## II. REGLAS GENERALES

- 2.01 Licitación pública internacional.** Deberá usarse el sistema de licitación pública internacional cuando la adquisición de bienes o la ejecución de obras o servicios relacionados se financie parcial o totalmente con divisas del Financiamiento y el valor estimado de dichos bienes u obras, sea igual o exceda los montos establecidos en la Cláusula 4.01 (a) de este Contrato.
- 2.02 Participación no restringida de licitadores.** Cuando se utilicen divisas del Financiamiento, los procedimientos y las condiciones específicas de la licitación permitirán la libre concurrencia de oferentes originarios de los países miembros del Banco. En consecuencia, no podrán establecerse condiciones que impidan o restrinjan la oferta de obras, bienes y servicios relacionados, incluido el de cualquier modo de transporte, o la participación de oferentes originarios de esos países.
- 2.03 Licitación pública que puede restringirse al ámbito local.** La adquisición de bienes o la ejecución de obras que se financien totalmente con moneda local del Financiamiento o con fondos de contrapartida local o con una combinación de estos dos tipos de fondos y cuyos montos sean iguales o excedan los indicados en la

---

<sup>4/</sup> Puesto que el presente Procedimiento es utilizado uniformemente por los países prestatarios y sus legislaciones en materia de licitaciones varían en cuestiones de forma y detalle, las reglas aquí establecidas recogen las líneas generales del proceso de licitación, sus garantías básicas, tales como: publicidad, igualdad, competencia, formalidad, confidencialidad y libre acceso y las políticas del Banco en esta materia. Es por eso que ciertas cuestiones de forma o detalles de procedimiento, no incluidos en este Anexo, tales como composición de juntas de licitaciones o comités técnicos, formalidades para registrar firmas, plazos para adjudicar o evaluar ofertas, requisitos formales del acta correspondiente a la ceremonia de apertura de sobres, formalidades de adjudicación, etc. pueden ser suplidas por la legislación local.

Cláusula 4.01 (a) de este Contrato, deberá efectuarse mediante licitación pública, la que podrá restringirse al ámbito nacional.

**2.04 Otros procedimientos para ejecución de obras o adquisición de bienes.** Cuando la adquisición de bienes o la ejecución de obras se financie exclusivamente con recursos que no provengan del Financiamiento o del Prestatario <sup>5/</sup>, el Licitante podrá utilizar para ello procedimientos acordados con el proveedor de esos recursos. Sin embargo, los procedimientos deben ser compatibles a satisfacción del Banco, con la obligación del Prestatario de llevar a cabo el Proyecto con la debida diligencia y eficiencia. Asimismo, los bienes y obras a ser adquiridos deben: (a) ser de calidad satisfactoria y ajustarse a los requisitos técnicos del Proyecto; (b) haber sido entregados o completados en tiempo oportuno; y (c) haber sido adquiridos a precios de mercado. El Banco podrá solicitar que el Licitante le informe sobre el procedimiento aplicable y los resultados obtenidos.

**2.05 Procedimientos aplicables a ofertas por cuantías inferiores a los límites de la Cláusula 4.01 (a).** (a) La adquisición de bienes o la ejecución de obras por montos inferiores a los indicados en la Cláusula 4.01 (a) se regirán, en principio, por lo establecido en la respectiva legislación local. En lo posible, el Licitante establecerá procedimientos que permitan la participación de varios proponentes, y prestará debida atención a los aspectos de economía, eficiencia y razonabilidad de precios. Cuando se utilicen divisas del Financiamiento, los procedimientos empleados deberán permitir, además, la participación de oferentes de bienes u obras provenientes de los países miembros del Banco.

(b) Cuando en el Anexo A se indique que la supervisión de ciertas adquisiciones por parte del Banco se llevará a cabo en forma **ex – post** esto es con posterioridad a la firma de los contratos de adquisición correspondientes, el Licitante notificará a la brevedad al Banco de cada contratación, enviándole los datos básicos de la misma y conservará, para que el Banco pueda llevar a cabo dicha supervisión, los antecedentes de la adquisición y en especial, la siguiente documentación:

(i) los documentos de licitación correspondientes, (ii) los avisos y cartas relativas a la publicidad que se le dio a la licitación, (iii) los informes que analizaron las ofertas y recomendaron la adjudicación, y (iv) los correspondientes contratos firmados. El Licitante se compromete además a presentar al Banco cualquier otra información adicional que éste pudiera requerir.

(c) Las adquisiciones supervisadas en forma **ex – post** también están sujetas a las políticas del Banco. Este se reserva el derecho de (i) no financiar o cancelar los recursos de aquellos contratos cuyo procedimiento de adquisición previo no estuviese de acuerdo con dichas políticas; (ii) a requerir el reembolso, con intereses y comisiones, de aquellos recursos ya desembolsados para los citados contratos, y

---

<sup>5/</sup> Tales como de bancos comerciales, proveedores, u otros organismos financieros internacionales.

(iii) a no reconocer, como parte de la contrapartida local, aquellos recursos que el Prestatario hubiese destinado para los citados contratos. El Banco se reserva además el derecho a establecer que para contratos futuros, la supervisión se lleve a cabo en forma **ex – ante**.

**2.06 Participantes y bienes elegibles.** Los bienes u obras que deban contratarse para el Proyecto y que se financien con recursos del Financiamiento, deberán provenir de los países miembros del Banco. Para determinar ese origen se seguirán las siguientes reglas:

*1. Para el caso de licitaciones para obras:*

**2.07 Criterios para establecer nacionalidad.** Sólo podrán participar en las licitaciones para obras, las firmas o empresas provenientes de alguno de los países miembros del Banco. Para determinar la nacionalidad de una firma oferente, el Licitante deberá verificar que:

- a. la firma esté constituida y en funcionamiento, de conformidad con las disposiciones legales del país miembro donde la firma tenga su domicilio principal;
- b. la firma tenga la sede principal de sus negocios en territorio de un país miembro;
- c. más del 50% del capital de la firma sea de propiedad de una o más personas naturales o jurídicas de uno o más países miembros o de ciudadanos o residentes “bona fide” de esos países elegibles;
- d. la firma constituya parte integral de la economía del país miembro en que esté domiciliada;
- e. no exista arreglo alguno en virtud del cual una parte sustancial de las utilidades netas o de otros beneficios tangibles de la firma sean acreditados o pagados a personas naturales que no sean ciudadanos o residentes “bona fide” de los países miembros; o a personas jurídicas que no sean elegibles de acuerdo con los requerimientos de nacionalidad de este párrafo;
- f. cuando se trate de un contrato para la ejecución de obras, sean ciudadanos de un país miembro por lo menos el 80% del personal que deba prestar servicios en el país donde la obra se lleve a cabo, ya sea que las personas estén empleadas directamente por el contratista o por subcontratistas. Para los efectos de este cómputo, si se trata de una firma de un país distinto al de la construcción, no se tendrán en cuenta los ciudadanos o residentes permanentes del país donde se lleve a cabo la construcción; y

- g. las normas anteriores se aplicarán a cada uno de los miembros de un consorcio (asociación de dos o más firmas) y a firmas que se propongan para subcontratar parte del trabajo.

Los requisitos de que trata este párrafo, deberán ser conocidos por los interesados. Estos deberán suministrar al Licitante la información pertinente para determinar su nacionalidad, ya sea en los formularios de precalificación, en los de registro o en los de licitación, según corresponda.

## *2. Para el caso de licitaciones para adquisición de bienes*

**2.08 Criterio para establecer el origen de los bienes.** Sólo podrán adquirirse bienes cuyo país de origen sea un país miembro del Banco. El término “país de origen” significa:

- a. aquél en el cual el material o equipo ha sido extraído, cultivado, producido, manufacturado o procesado; o
- b. aquél en el cual, como efecto de la manufactura, procesamiento o montaje, resulte otro artículo, comercialmente reconocido, que difiera sustancialmente en sus características básicas de cualesquiera de sus componentes importados. La nacionalidad o país de origen de la firma que produzca, ensamble, distribuya o venda los bienes o los equipos no será relevante para determinar el origen de éstos.

**2.09 Márgenes de preferencia nacionales y regionales para el caso de licitaciones para la adquisición de bienes.** En los casos de licitaciones públicas internacionales para adquisición de bienes, el Licitante podrá aplicar los siguientes márgenes de preferencia.

**2.10 Margen de preferencia nacional.** Cuando en las licitaciones participen proveedores del país del Prestatario, el Licitante podrá aplicar, en favor de esos proveedores, un margen de preferencia nacional. Para ello utilizará los siguientes criterios:

- a. Un bien se considerará de origen local cuando el costo de los materiales, mano de obra y servicios locales empleados en su fabricación represente no menos del 40 por ciento de su costo total.
- b. En la comparación de las ofertas locales y extranjeras, el precio propuesto u ofrecido para artículos de origen nacional será el precio de entrega en el sitio del Proyecto, una vez deducidos: (i) los derechos de importación pagados sobre materias primas principales o componentes manufacturados; y (ii) los impuestos nacionales sobre ventas, al consumo y al valor agregado, incorporados al costo del artículo o artículos que se ofrezcan. El proponente

local proporcionará la prueba de las cantidades que se deberán deducir, de conformidad con los subincisos (i) y (ii) que anteceden. El precio propuesto u ofrecido en la oferta extranjera será el precio CIF, excluidos los derechos de importación, los gastos consulares y los portuarios, al que se agregarán los gastos de manipuleo en el puerto y el transporte local, del puerto o de la frontera, al sitio del proyecto de que se trate.

- c. La conversión de monedas para establecer comparaciones de precios se hará con base en el tipo de cambio aplicado por el propio Banco en este Contrato.
- d. En la adjudicación de licitaciones, el Licitante podrá agregar un margen de preferencia del 15% o el derecho aduanero real, el que sea menor, al precio CIF de las ofertas extranjeras expresadas en el equivalente de su moneda nacional.

### **2.11 Margen de preferencia regional**

- a. Para los fines del Contrato, el Banco reconoce los siguientes acuerdos subregionales o regionales de integración: (i) Mercado Común Centroamericano; (ii) Comunidad del Caribe; (iii) Acuerdo de Cartagena, y (iv) Asociación Latinoamericana de Integración. En los casos en que el país del Prestatario haya suscrito más de un acuerdo de integración, se podrá aplicar el margen de preferencia subregional o el margen regional, de acuerdo con el país de origen del bien.
- b. Cuando participen en una licitación proveedores de un país que no sea el del Prestatario, que sea miembro de un acuerdo de integración del cual el país del Prestatario también sea parte, dichos proveedores de bienes tendrán derecho a un margen de preferencia regional que se les reconocerá utilizando los siguientes criterios:
  - (i) Se considerará que un bien es de origen regional, cuando sea originario de un país que sea miembro de un acuerdo de integración del cual sea parte el país del Prestatario y cumpla con las normas que reglamentan el origen y otros aspectos relacionados con los programas de liberalización del intercambio que establezcan los acuerdos respectivos
  - (ii) El valor agregado local no sea menor que el estipulado para el margen de preferencia nacional.
  - (iii) En la comparación de las ofertas extranjeras, el Licitante podrá agregar al precio de las ofertas de bienes originarios de países que no sean parte del respectivo acuerdo de integración o un porcentaje del 15%, o la diferencia entre el derecho de importación aplicable a esos

bienes cuando son originarios de países que no sean parte del acuerdo de integración y el aplicable a esos bienes cuando provienen de países que sean parte del acuerdo, el que sea menor.

- 2.12 **Asociación de firmas locales y extranjeras.** El Banco alienta la participación de proveedores y contratistas locales en los procesos de adquisiciones, para fomentar el desarrollo de la industria local. Los proveedores, industriales y contratistas locales, pueden licitar independientemente o en consorcios con firmas extranjeras, pero no podrá establecerse que la formación de consorcios o cualquier otra clase de asociación entre firmas locales y extranjeras sea obligatoria o que se establezcan porcentajes de participación también obligatorios.

### III. LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL

#### ***PUBLICIDAD***

##### ***Aviso General de Adquisiciones***

- 3.01 **Regla general y requisitos especiales.** Salvo que el Banco lo acuerde de otra manera, el Proyecto requerirá la publicación de un Aviso General de Adquisiciones “AGA”. Este aviso, tendrá por objeto notificar con la debida anticipación a los interesados acerca de las posibles adquisiciones de obras, bienes o servicios que tendrán lugar con motivo del Proyecto, así como la fecha aproximada de las mismas y deberá incluir la siguiente información:
- a. nombre del país;
  - b. referencia al préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo;
  - c. nombre del Proyecto, monto del préstamo y su objeto;
  - d. breve descripción de cada una de las licitaciones o grupo de licitaciones que se llevarían a cabo con motivo del Proyecto, con una indicación tentativa del trimestre o semestre de cada año en que tendrán lugar;
  - e. breve descripción de la política de publicidad del Banco para las licitaciones específicas, señalando el tipo de publicación que deberá ser empleada y otras fuentes de información (Embajadas u otros); y
  - f. nombre del Licitante, su dirección postal, teléfono y fax, donde los interesados puedan obtener información adicional.
- 3.02 **Método de publicación.** Cuando la publicación del AGA no se hubiere tramitado o efectuado con anterioridad a la firma de este Contrato, el Banco se encargará de su

publicación, en nombre del Licitante, en el periódico de las Naciones Unidas denominado “*Development Business*”. Para ello, el Licitante enviará para la revisión y publicación por parte del Banco, el texto del AGA que deba publicarse, siguiendo los requisitos indicados en el párrafo 3.01, a más tardar a los 30 días de la vigencia de este Contrato. Una vez acordado el texto definitivo, el Banco se encargará de su publicación, que podrá hacerse en cualesquiera de los idiomas oficiales del Banco.

### **3.03 Requisitos de publicidad para licitaciones específicas**

#### **a. Contenido del anuncio para precalificar**

El anuncio de precalificación o el de inscripción en el registro de proponentes, según corresponda, cuyo texto deberá contar con la aprobación previa del Banco, deberá incluir, por lo menos, la siguiente información:

- (i) descripción general del Proyecto y de la obra objeto de la licitación, su lugar de realización y sus principales características. En caso de licitación de bienes, su descripción y las características especiales, si las hubiere;
- (ii) el método de precalificación que se proponga utilizar;
- (iii) fechas aproximadas en las que se efectuarán las invitaciones para licitar, se abrirán las propuestas para la licitación, se iniciarán las obras objeto de la licitación y se terminará su construcción;
- (iv) el hecho de que el proyecto objeto de la licitación es financiado parcialmente por el Banco, y que la adquisición de bienes o la contratación de obras con dicho Financiamiento se sujetará a las disposiciones de este Contrato;
- (v) el lugar, hora y fecha en que las empresas puedan retirar los formularios de precalificación o de registro, acordados entre el Licitante y el Banco, así como su costo; y
- (vi) los demás requisitos que deberán llenar los interesados para poder calificar y ser posteriormente invitados o poder participar en las licitaciones públicas.

#### **b. Contenido de los anuncios de licitación y de las invitaciones a presentar propuestas.**

Los anuncios de convocatoria a licitación que se publiquen en la prensa cuando no se hubiese llevado a cabo precalificación o las invitaciones a licitar que se entreguen o remitan a las empresas precalificadas, cuyos textos deberán contar con la aprobación previa del Banco, deberán expresar, por lo menos, lo siguiente:

- (i) la descripción del Proyecto y del objeto de la licitación y el origen de los fondos destinados a financiar el costo de las adquisiciones o de las obras;
- (ii) el hecho de que el proyecto objeto de la licitación será financiado parcialmente por el Banco, y que la adquisición de bienes o la contratación de obras con dicho Financiamiento, se sujetará a las disposiciones de este Contrato;
- (iii) la descripción general del equipo, maquinaria y materiales requeridos, así como de la obra, con los volúmenes o cantidades de trabajo, de sus partes principales y el plazo para su ejecución;
- (iv) la oficina o el lugar, día y hora en que se podrán retirar los documentos de la licitación incluyendo las bases, los planos y especificaciones así como el proyecto de contrato que se pretende celebrar;
- (v) la oficina donde deberán entregarse las propuestas y la autoridad que ha de resolver su aprobación y adjudicación; y
- (vi) el lugar, día y hora en que se abrirán las propuestas en presencia de los oferentes o de sus representantes

**c. Publicidad**

- (i) **Publicidad local.** Toda licitación para bienes, obras o servicios relacionados deberá incluir publicidad local. Dicha publicidad consiste en que el anuncio de la precalificación o registro, y el de la licitación cuando no hubiere invitación restringida a las firmas precalificadas, deberá publicarse por lo menos dos veces en un periódico de amplia circulación o, a opción del Licitante, una vez en dos periódicos de amplia circulación.
- (ii) **Publicidad internacional.** Cuando se lleven a cabo licitaciones cuyo valor estimado sea igual o exceda los montos establecidos en la Cláusula 4.01 (a) de este Contrato, además de la publicidad local a que se refiere el sub-párrafo (i) anterior, el Licitante deberá llevar a cabo publicidad internacional. En estos casos, el anuncio de precalificación o de registro y el de licitación, cuando no se hubiere llevado a cabo precalificación, deberá publicarse en el periódico de las Naciones Unidas “Development Business” y, si fuera del caso, en cualquier medio de publicidad adicional que se indique en la Cláusula 4.01.

***DOCUMENTOS DE LICITACION***

- 3.04 Aprobación del Banco.** Los documentos de la licitación serán aprobados por el Banco antes de ser entregados a los interesados. Estos documentos deberán cumplir



además con los requisitos establecidos en los párrafos 3.05 al 3.16.

- 3.05 Claridad, contenido y precio de los documentos.** Los documentos de licitación que prepare el Licitante deberán ser claros y coherentes. Deben describirse en ellos cuidadosamente y con todo el detalle que se requiera, los bienes, obras o servicios a ser provistos; se debe evitar incluir condiciones o requisitos que dificulten la participación de contratistas calificados; y deben indicarse claramente los criterios a ser empleados en la evaluación y comparación de ofertas. El detalle y la complejidad de los documentos puede variar según la naturaleza de la licitación, pero por lo general estos documentos incluyen el llamado a licitación; instrucciones para los licitadores; formulario para la oferta; requisitos sobre garantías; modelo de contrato; especificaciones técnicas; lista de bienes o cantidades y, cuando corresponda, tabla de precios. Si se fija un precio a los documentos de licitación, éste debe reflejar el costo de su reproducción y en ningún caso ser tan alto como para desalentar la competencia.
- 3.06 Libre acceso al Licitante.** El Licitante deberá estar disponible, una vez retirados los documentos de licitación y hasta un tiempo prudencial antes de la apertura, para contestar preguntas o formular aclaraciones a los proponentes sobre los documentos de la licitación. Estas consultas serán contestadas a la brevedad por el Licitante y las respectivas aclaraciones deberán ser puestas en conocimiento de los demás interesados que hayan retirado los documentos de la licitación y del Banco. No se darán a conocer los nombres de las empresas que pidieron aclaraciones.
- 3.07 Normas de calidad.** Si los documentos de licitación mencionan normas de calidad a que deban ajustarse el equipo o los materiales, las especificaciones deben indicar que también serán aceptables bienes que cumplan otros estándares reconocidos que aseguren calidad igual o superior a las normas mencionadas.
- 3.08 Especificaciones para equipos; marcas de fábrica.** Las especificaciones no deben hacer referencia a marcas de fábrica, números de catálogo o tipos de equipo de un determinado fabricante, a menos que se haya decidido que es necesario hacerlo para garantizar la inclusión de un determinado diseño esencial, o características de funcionamiento, construcción o fabricación. En tal caso, esas referencias deben estar seguidas de las palabras “o su equivalente”, junto con los criterios para establecer esa equivalencia. Las especificaciones deberán permitir ofertas de equipos, artículos o materiales alternativos que tengan características similares, presten igual servicio y sean de igual calidad a la establecida en dichas especificaciones. En casos especiales y con la previa aprobación del Banco, las especificaciones podrán requerir el suministro de un artículo de marca determinada.
- 3.09 Estipulaciones sobre monedas.** Los documentos de licitación deberán contener las siguientes disposiciones en cuanto a monedas:

a. **Moneda de la licitación.**

Los documentos de licitación deberán establecer que el proveedor podrá expresar el precio de la oferta en su propia moneda o, a opción del proveedor, en una única moneda seleccionada por el Licitante e indicada en los documentos de licitación, siempre y cuando ésta se utilice ampliamente en el comercio internacional. El proveedor que prevé incurrir gastos en más de una moneda y desea recibir pagos en las mismas monedas de su oferta, deberá señalar y justificar la porción del precio de su oferta en cada una de las monedas correspondientes. Como alternativa, el proveedor podrá expresar el precio total de su oferta en una sola moneda e indicar los porcentajes del precio de oferta que deben ser pagados en otras monedas y las tasas de cambio utilizadas en los cálculos. Los documentos de licitación deberán indicar claramente las reglas y procedimientos para hacer la conversión.

b. **Moneda para la evaluación y comparación de ofertas.**

La moneda o monedas en que el Licitante pagaría el precio de los bienes u obras correspondientes, será convertida a una sola moneda por él seleccionada e identificada en los documentos de licitación como la moneda para la comparación de todas las propuestas. La tasa de cambio a utilizarse en dicha evaluación será la de venta de la moneda seleccionada, publicada por fuente oficial y aplicable a transacciones semejantes. La fecha efectiva para hacer la conversión de la tasa de cambio, deberá indicarse en los documentos de licitación. Dicha fecha no deberá preceder en más de 30 días a la fecha establecida para la apertura de las ofertas.

c. **Moneda a utilizarse para los pagos.**

Generalmente la moneda de pago a los contratistas será la misma moneda o monedas utilizadas por el adjudicatario en su oferta. Cuando deban hacerse pagos tanto en moneda nacional como en divisas, los documentos de licitación deberán estipular que los montos en cada moneda deben detallarse y justificarse por separado. Cuando el precio de una oferta se fije en una moneda determinada y el oferente hubiese solicitado que también se le pague en otras monedas, indicando sus necesidades de dichas monedas como porcentajes del precio de su oferta, los tipos de cambio a utilizarse para efectuar dichos pagos serán los indicados por el licitador en su oferta. Ello tiene por objeto asegurar que el valor de las porciones de su oferta que hubiesen sido expresadas en divisas se mantenga, evitándose pérdidas o ganancias. Corresponde al Licitante dejar claramente establecido en los documentos de licitación y en el contrato correspondiente, que el ofertante deberá cumplir con los requerimientos descritos anteriormente, así como también que no podrá obtener pago en una moneda diferente a la

---

especificada en las bases de licitación, oferta y contrato.

- 3.10 Riesgo de cambio.** Cuando el pago al contratista o proveedor se base en la conversión de moneda nacional o moneda extranjera, el riesgo de cambio no deberá correr por cuenta del contratista o proveedor.
- 3.11 Garantía de mantenimiento de oferta.** Las fianzas o garantías de mantenimiento de la oferta no serán por montos tan elevados,<sup>6/</sup> ni su vigencia tan prolongada, que desalienten la participación de licitadores responsables. Al adjudicatario se le devolverá su garantía cuando esté perfeccionado el contrato y aceptado su fianza o garantía de ejecución de obras. A quienes quedaron en segundo y tercer lugar se les devolverá dentro de un plazo no mayor de tres meses, contado desde la adjudicación o al perfeccionarse el contrato si ello ocurriere antes de dicho plazo. A los demás proponentes, la garantía se les devolverá dentro de los cinco días siguientes a la adjudicación.
- 3.12 Fianza o garantía de ejecución.** Las especificaciones para obras de construcción deberán requerir fianzas de ejecución u otras garantías que aseguren que los trabajos serán llevados hasta su conclusión. Su monto variará según el tipo y magnitud de los trabajos, pero deberá indicarse en los documentos de licitación y ser suficiente para dar al Licitante adecuada protección. La cuantía de la fianza deberá asegurar que, en caso de incumplimiento por parte del contratista en la ejecución de las obras, éstas serán completadas sin aumentos de costos. La vigencia de la fianza o garantía deberá exceder el plazo del contrato de obra, para cubrir un período de garantía razonable. Si fuere necesario, podrán exigirse fianzas o garantías para contratos de suministro de equipo. Estas garantías podrán consistir en la retención de un porcentaje del pago total durante un período de prueba.
- 3.13 Criterios para evaluación de ofertas.** La adjudicación deberá hacerse a la oferta más ventajosa, que es la que incluye factores que, además del precio, deben ser tenidos en cuenta en la comparación de las ofertas. Esta última es la “oferta evaluada como la más baja”. Para seleccionar la oferta evaluada como la más baja, los documentos de licitación deben establecer claramente qué factores, además del precio, deben tenerse en cuenta en la evaluación y el valor que se le dará a cada factor. Estos factores deberán expresarse preferiblemente en dinero o, como mínimo, dárseles una ponderación relativa de conformidad con los criterios indicados en los documentos de licitación. Los factores que suelen tomarse en cuenta son, entre otros, los costos del transporte al sitio del proyecto; el calendario de pagos; el plazo de entrega de las obras o bienes; los costos operativos; la

---

<sup>6/</sup> Alguna práctica en materia de licitaciones limita el monto de las garantías de mantenimiento de ofertas (“bid securities”, “tender guarantees” o “bid bonds”) a cierto porcentaje del precio de cada oferta. En general se recomienda que el Licitante establezca un porcentaje fijo relacionado con el costo estimado de la obra que sea común a todos los oferentes. Esto, para evitar que se divulgue con mayor facilidad el precio de cada oferta antes de la apertura, al llegar a conocerse el monto de la garantía. Este porcentaje fijo varía entre el 1% para contratos muy grandes, mayores al equivalente de US\$100 millones, y el 3% para contratos menores.

eficiencia y compatibilidad del equipo; la disponibilidad de servicio de mantenimiento y repuestos; y los métodos de construcción propuestos. El peso relativo asignado a estos factores, debe reflejar los costos y beneficios que dichos factores aportarán al proyecto. En la evaluación de propuestas no se podrán considerar factores que no figuren en los documentos de licitación. No deberá tomarse en cuenta el monto, si lo hubiera, del reajuste de precio incluido en las propuestas.

**3.14 Errores u omisiones subsanables.** Los documentos de licitación deberán distinguir entre errores u omisiones subsanables y los que no lo son, tanto para la etapa de precalificación como para la de presentación de ofertas. No debe descalificarse automáticamente a un Licitador por no haber presentado la información completa, ya sea por omisión involuntaria o porque el requisito no estaba establecido con claridad en los documentos de licitación. Siempre que se trate de errores u omisiones de naturaleza subsanable – generalmente por tratarse de omisiones relacionadas con constatación de datos o información de tipo histórico – el Licitante debe permitir que, en un plazo breve, el interesado proporcione la información faltante o corrija el error subsanable. Sin embargo, existen cierto tipo de errores u omisiones básicos que, por su gravedad, no son considerados tradicionalmente como subsanables. Ejemplos de ellos son el no firmar la oferta o el no presentar una determinada garantía. Por último, tampoco se permite que la corrección de errores u omisiones sea utilizada por el oferente para alterar la substancia de su oferta o mejorarla.

**3.15 Rechazo de ofertas.** Los documentos de licitación deberán disponer que el Prestatario podrá rechazar todas las ofertas, según los lineamientos que se indican en el párrafo 3.43.

**3.16 Modelo de contrato.** El modelo de contrato entre el Licitante y el adjudicatario deberá adecuarse al tipo de licitación de que se trate. El contrato deberá redactarse con el objeto de lograr una distribución equitativa de los riesgos relacionados con la operación respectiva, para que pueda obtenerse el precio más económico y una ejecución eficiente de la operación. Dicho contrato deberá incluir condiciones generales y especiales.

a. **Condiciones generales del contrato.**

El contrato deberá incluir condiciones generales en que figuren, entre otras, obligaciones generales del contratista, disposiciones sobre fianzas, indemnizaciones y seguros, cláusulas penales y bonificaciones, porcentaje de retención de pagos, terminación, anticipos, forma y moneda de pago. Cuando corresponda, las condiciones generales deberán incluir también los deberes y responsabilidades del (los) consultor (es), modificaciones, partidas adicionales y situaciones particulares del lugar donde se efectúen las obras que puedan afectar su construcción. Se incluyen requisitos especiales

relativos a algunas cláusulas frecuentes de las condiciones generales del contrato:

(i) **Gastos financiados con fondos del Banco imputables al contrato.**

El contrato dispondrá que el contratista o proveedor no hará gastos para propósitos del contrato a ser financiados con recursos del Préstamo en el territorio de un país que no sea elegible para adquisiciones del Proyecto.

(ii) **Pagos.**

El Licitante deberá analizar cuidadosamente cualquier anticipo al proveedor o contratista para gastos de movilización, que pudieran ser autorizados una vez firmado el contrato. Otros anticipos que podrán ser autorizados, tales como materiales a ser entregados en el sitio de trabajo pero aún no incorporados a la obra, deberán ser claramente previstos en el contrato. Cuando corresponda, deberán indicarse los pagos que se van realizando por trabajos efectuados o bienes entregados, para evitar ofertas excesivamente elevadas como resultado del alto costo de capital de trabajo del contratista o proveedor. A solicitud del Licitante, el Banco podrá efectuar desembolsos para la adquisición de bienes y servicios de construcción financiados con cargo al Financiamiento, mediante: (1) desembolsos directos al Licitante en la forma de anticipo o reembolso de gastos; (2) desembolso a los proveedores de bienes importados o a los contratistas; y (3) un acuerdo irrevocable del Banco de reembolsar a un banco comercial que ha expedido o confirmado una carta de crédito a un proveedor o contratista.

(iii) **Cláusulas de reajuste de precio.**

Cuando corresponda, podrán incluirse disposiciones respecto a los ajustes (ascendentes o descendentes) del precio contractual para los casos en que se produjeran cambios que resulten de la inflación o deflación de la economía, que afecten los principales componentes de costo del contrato, tales como mano de obra, materiales y equipo. Las bases sobre las cuales se efectuarán dichos ajustes, deberán indicarse con claridad en los documentos de licitación y en el contrato.

(iv) **Porcentajes de retención.**

Cuando corresponda, los documentos de licitación y el contrato podrán estipular retenciones de un cierto porcentaje del precio total para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del contratista,

así como las condiciones para su devolución y pago final.

(v) **Cláusulas penales y de bonificación.**

El contrato deberá incluir cláusulas penales en caso de que las demoras en la terminación del proyecto resulten en gastos adicionales, pérdida de ingresos, pérdidas de producción o inconvenientes para el Prestatario. Asimismo, el contrato podrá estipular el pago de una bonificación al contratista por la terminación del contrato antes del plazo previsto o por sobrepasar los criterios mínimos establecidos en el contrato relativos a rendimiento.

(vi) **Fuerza mayor.**

Entre las condiciones generales del contrato, es conveniente que figuren cláusulas que estipulen que la falta de cumplimiento parcial o total por una de las partes de las obligaciones que le corresponden de acuerdo con el contrato, no será considerada como incumplimiento de dichas obligaciones si ésta se debe a un hecho de fuerza mayor (que deberá ser definida en las condiciones generales del contrato).

(vii) **Resolución de desacuerdos.**

Es aconsejable incluir en las condiciones del contrato, disposiciones relativas al derecho aplicable y al foro para la resolución de desacuerdos.

b. **Condiciones especiales del contrato**

Las condiciones especiales del contrato incluyen la descripción detallada de las obras a ser construidas o de los bienes a ser suministrados; la fuente de financiamiento; requisitos especiales relativos a materias tales como monedas, pago, bonificaciones por terminación anticipada y cualquier modificación que deba hacerse con relación a lo dispuesto en las condiciones generales.

***Precalificación y registro de proponentes***

**3.17 Ambito de aplicación. Regla general.** El Licitante utilizará en las licitaciones para la ejecución de obras, el sistema de precalificación o registro de proponentes cuando se trate de obras civiles grandes o complejas. El Licitante podrá también utilizar precalificación o registro para la adquisición de bienes cuando lo considere procedente.

**3.18 Sistema de dos sobres.** Salvo que la legislación local lo prohíba, el Banco y el Licitante podrán acordar, cuando existan circunstancias que a juicio de las partes lo haga aconsejable, la utilización del procedimiento de dos sobres. Este procedimiento deberá estar claramente establecido en los pliegos de condiciones de la convocatoria. Mediante este procedimiento:

- a. Todo proponente presentará, en el acto de apertura, dos sobres cerrados, cuyo contenido será el siguiente:
  - (i) **Sobre No. 1** - Información sobre la capacidad financiera, legal y técnica de las firmas. Dicha información se referirá a temas tales como: solvencia financiera, capacidad para contratar, experiencia general y específica, personal clave y maquinaria disponible para el proyecto, contratos ejecutados, contratos en ejecución y compromisos y litigios existentes.
  - (ii) **Sobre No. 2** - Oferta propiamente dicha con la respectiva cotización de precios.
- b. En el acto de apertura, que tendrá lugar en ceremonia pública en el día y hora previstos, se abrirán los Sobres No. 1 y se verificará si los proponentes han incluido los documentos requeridos por las bases- De no contener estos Sobres la documentación requerida, se dejará constancia de este hecho en el acta de la sesión, así como de la información que falta o se encuentra incompleta, y se devolverán a los respectivos licitadores, los Sobres No. 2 sin abrir. Completados estos procedimientos, se dará por concluida la primera ceremonia, permaneciendo cerrados los Sobres No. 2 de los oferentes que hubiesen presentado toda la información requerida en los Sobres No. 1.
- c. Con base en esta información se procederá a la precalificación de los oferentes, dentro de los plazos indicados en las bases.
- d. Una vez concluida la precalificación y aprobada ésta por el Banco, se llevará a cabo la segunda ceremonia pública, que tendrá lugar en la fecha, hora y lugar que se hubiere indicado con adecuada anticipación. En ella, primero se devolverán, sin abrir, los Sobres No. 2 de las empresas que no hubieren sido precalificadas. Luego se abrirán los Sobres No.2 de las empresas precalificadas y se procederá a dar lectura, en voz alta, al precio de cada oferta, dejando constancia en el acta de los precios y detalles más relevantes de las ofertas.
- e. El análisis final de las propuestas y la adjudicación se llevarán a cabo dentro de los plazos fijados en los pliegos y una vez que el Banco haya dado su conformidad a lo actuado.

**3.19 Registro de proponentes.** El registro de proponentes es una forma de

precalificación aceptada por el Banco. Para ser aceptables, es necesario que los registros: (a) estén abiertos en forma permanente o que la apertura, ya sea para la actualización de datos de firmas registradas o para la incorporación de nuevas firmas, se lleve a cabo con frecuencia; (b) estén abiertos con motivo de licitaciones que se realicen para los proyectos que se financian con préstamos del Banco; y (c) no incluyan requisitos que dificulten o impidan la participación de empresas extranjeras o atenten contra el principio de igualdad de los postulantes.

**3.20 Plazo para efectuar la precalificación.** El Licitante deberá llevar a cabo la precalificación dentro de un plazo que armonice con el calendario de inversiones acordado entre el Licitante y el Banco.

**3.21 Contenido del formulario de precalificación o registro de proponentes.** El formulario de precalificación o registro, según sea el caso, deberá contener, entre otras, las siguientes informaciones:

- a. Antecedentes legales acerca de la constitución, naturaleza jurídica y nacionalidad de la empresa proponente. Se anexará copia de los estatutos y de los documentos constitutivos respectivos. La información relativa a nacionalidad deberá cumplir con lo indicado en el párrafo 2.07;<sup>7/</sup>
- b. antecedentes técnicos de la empresa;
- c. situación financiera de la empresa;
- d. personal y equipo disponible;
- e. experiencia en la construcción, fabricación e instalación de bienes u obras similares a los que constituyen el objeto de la licitación;
- f. trabajos que esté realizando u obligaciones ya asumidas por la empresa;
- g. constancia de que la empresa cuenta con personal y equipo suficiente para llevar a cabo satisfactoriamente las obras contempladas dentro del proyecto, e indicación del lugar donde se encuentra dicho personal y equipo; y
- h. descripción, en términos amplios, de los sistemas que utilizaría la empresa en la ejecución de la obra.

**3.22 Plazo para la entrega de los formularios.** Los interesados tendrán un plazo de por lo menos 45 días calendario, contado desde la última publicación del aviso, para presentar el formulario de precalificación o registro. Este plazo podrá reducirse a 30

---

<sup>7/</sup> En los casos en que una licitación para la adquisición de bienes se lleve a cabo precalificación, la información a que se refiere este sub-inciso se referirá además al origen de los bienes, de conformidad con lo establecido en el párrafo 2.08.



días cuando la licitación se restrinja al ámbito nacional.

### *Selección de los precalificados*

- 3.23 Firmas capacitadas.** Solamente podrán ser precalificadas o inscritas en el registro de proponentes las firmas que demuestren, de acuerdo con los requisitos establecidos en los documentos de licitación o en los del registro, capacidad técnica, financiera, legal y administrativa para efectuar las obras. Los formularios que presenten defectos de forma o errores evidentes, podrán ser admitidos y requerida su corrección, siguiendo los principios indicados en el párrafo 3.14.
- 3.24 Informe técnico.** El Licitante preparará un informe técnico sobre las firmas que se presentaron, indicando cuáles han resultado precalificadas o debidamente calificadas en el registro y cuáles no y dando las razones para ello. El informe será enviado al Banco a la brevedad, para que éste exprese su conformidad o reservas al respecto.
- 3.25 Notificación de los resultados.** Una vez que el Banco apruebe el informe técnico, se notificarán los resultados en forma simultánea a todas las firmas participantes.
- 3.26 Descalificaciones posteriores.** Cuando una firma haya sido precalificada, no podrá ser descalificada para la licitación correspondiente, salvo que la precalificación o registro se haya basado en información incorrecta presentada por la firma o que hayan ocurrido circunstancias sobrevinientes a la fecha de precalificación o registro, que justifiquen esa decisión.
- 3.27 Vigencia de la calificación.** Pasado el plazo de un año de efectuada una precalificación o registro sin que se haya llamado a licitación, el Licitante hará un nuevo llamado a precalificación o registro, para admitir nuevos proponentes y para que las firmas ya precalificadas o registradas actualicen la información original. El nuevo llamado deberá reunir los requisitos establecidos en este Procedimiento.
- 3.28 Falta de proponentes.**
- a. En caso de que en la primera convocatoria resultaren precalificados o registrados menos de dos proponentes, se efectuará una segunda convocatoria siguiendo el mismo procedimiento que para la primera, salvo autorización del Banco para efectuar una licitación privada en los términos que se establecen en el siguiente inciso, o para escoger directamente al contratante.
  - b. Si luego de la segunda convocatoria no resultasen precalificadas dos o más firmas, se podrá declarar desierta la precalificación y con la previa aprobación del Banco, llevar a cabo una licitación privada invitándose a por lo menos a tres firmas, incluyendo a la precalificada, si la hubiere.

**3.29 Precalificación para varias licitaciones.**

- a. El Licitante podrá acordar con el Banco realizar una sola precalificación de contratistas para varias licitaciones, cuando prevea que, en un período corto de tiempo, deberá llevar a cabo varias licitaciones para la construcción de un conjunto de obras de la misma naturaleza que, por su ubicación geográfica u otros factores aceptables al Banco, no puedan efectuarse mediante una sola licitación.
- b. Los contratistas así precalificados podrán participar, si así lo establecieren las bases, en una o más de las licitaciones programadas. El Licitante podrá requerir, en cada llamado a licitación, que los proponentes actualicen antecedentes que pudieren haber variado desde el momento de la precalificación y, en especial, una demostración de que la capacidad de ejecución de cada contratista continúa siendo la exigida por las bases.
- c. La validez de las precalificaciones para un conjunto de licitaciones no excederá de un año.

**LICITACION**

***Convocatoria a licitación***

**3.30 Cuando se hubiere llevado a cabo precalificación.** Si se hubiere llevado a cabo precalificación, el Licitante sólo enviará o entregará invitaciones para presentar ofertas a las firmas que hubieren resultado precalificadas. Antes de enviar o entregar dichas invitaciones, el Licitante hará llegar al Banco, para su conformidad, el texto de la invitación y si no lo hubiere hecho antes, los documentos de licitación. En esta etapa ya no será necesaria la publicación de avisos.

**3.31 Cuando no se hubiere llevado a cabo precalificación.** Si no se hubiere llevado a cabo precalificación, se seguirá, para la convocatoria a licitación en materia de publicidad, lo establecido en el párrafo 3.03. En cuanto a la capacidad de los proponentes para llevar a cabo la obra o proporcionar los bienes de que se trate, los documentos de licitación deberán indicar con claridad los requisitos mínimos que dichos proponentes deban reunir. Para ello, los documentos incluirán un cuestionario, de contenido similar al formulario indicado en el párrafo 3.21 de este Capítulo, que será completado por los interesados y entregado junto con las respectivas ofertas.

***Plazos para la presentación de ofertas***

**3.32 Plazo normal.** Para la presentación de ofertas en licitaciones públicas internacionales deberá establecerse un plazo de por lo menos 45 días calendario,

contado desde la fecha de la última publicación del aviso de licitación o de la fecha en que los documentos de la licitación hubieren estado a disposición de los posibles oferentes, la que fuere posterior.

- 3.33 Plazo para obras civiles grandes o complejas.** Cuando se trate de obras civiles grandes o complejas, los proponentes deberán contar con un plazo mínimo de 90 días calendario para preparar su oferta.
- 3.34 Plazo para licitaciones nacionales.** Cuando la licitación se circunscriba al ámbito nacional, el Licitante podrá reducir el plazo para presentar ofertas a 30 días calendario.
- 3.35 Reserva que debe mantenerse con relación a ciertos documentos.** Los funcionarios encargados de recibir los sobres con el formulario de precalificación o con la oferta, deberán constatar que los mismos estén debidamente cerrados. Estos sobres serán guardados en lugar seguro hasta el día fijado para su apertura. Una vez abiertos, no se sacarán fotocopias de los documentos contenidos en los sobres. Salvo que la ley disponga lo contrario, después de la apertura pública y de la lectura del precio de las ofertas y antes del anuncio de la adjudicación, sólo podrá suministrarse información con respecto al examen, tabulación, aclaración y evaluación de las ofertas o con relación a las recomendaciones relativas a la adjudicación de las mismas, a funcionarios del Licitante que estén oficialmente vinculados con el proceso de licitación de que se trate.
- 3.36 Modificación o ampliación de los documentos de licitación.** Toda modificación o ampliación de las bases y especificaciones de la licitación o de la fecha de presentación de las ofertas, deberá contar con la previa conformidad del Banco y ser comunicada a todos los interesados que hayan retirado los documentos de la licitación. En caso de que, a juicio del Licitante o del Banco, la modificación o ampliación fuese sustancial, deberán mediar por lo menos 30 días calendario entre la comunicación a los interesados y la fecha de apertura de las ofertas.
- 3.37 Las consultas no deberán modificar los documentos de la licitación.** Las consultas dirigidas al Licitante por parte de los interesados sobre la interpretación de los documentos de licitación, no podrán ser utilizadas para modificar o ampliar las bases y especificaciones de la licitación. Las consultas y sus respuestas no producirán efecto suspensivo sobre el plazo de presentación de las ofertas.
- 3.38 Oferta única.** Cuando en una licitación se presentase una sola propuesta, el Licitante no podrá adjudicar el contrato, salvo que el Banco haya dado su previo consentimiento.
- 3.39 Apertura de ofertas.** Las ofertas deberán presentarse por escrito y en sobres cerrados. Deberán estar firmadas por los representantes legales de los oferentes, y cumplir los requisitos establecidos en los documentos de licitación. Serán abiertas

en público en el día y la hora previstos. Al acto de apertura podrán asistir los representantes de los oferentes y del Banco, quienes podrán examinar las ofertas. Las ofertas recibidas con posterioridad a la fecha y hora determinada para su presentación, serán devueltas sin abrir. Se leerán en voz alta el nombre de los oferentes, el precio de cada oferta y el plazo y monto de las garantías, así como cualquier modificación substancial que se hubiere presentado por separado, dentro del plazo, pero con posterioridad a la presentación de la oferta principal. De todo lo actuado se levantará acta, que será suscrita por el representante del Licitante y por los postores presentes que deseen hacerlo.

- 3.40 Aclaración de ofertas.** El Licitante podrá solicitar a los oferentes aclaraciones respecto de sus ofertas. Las aclaraciones que se pidan y las que se den no podrán ni alterar la esencia de la oferta o el precio de la misma, ni violar el principio de igualdad entre los oferentes.

#### *Análisis y comparación de propuestas*

- 3.41 Objeto.** Al analizar y comparar las propuestas se determinará si las mismas cumplen con los términos y condiciones estipulados en los documentos de la licitación y se fijará el valor de cada propuesta, con el objeto de seleccionar al adjudicatario.
- 3.42 Evaluación de las propuestas.** En la evaluación de las propuestas se tendrá en cuenta lo dispuesto en el párrafo 3.13.
- 3.43 Rechazo de las ofertas.** Las ofertas que no se ajusten substancialmente a las bases de licitación o que contengan errores u omisiones no subsanables, según los criterios establecidos en el párrafo 3.14, serán rechazadas sin pasar por la etapa de evaluación. El Licitante, previa consulta con el Banco, podrá además rechazar todas las ofertas cuando ninguna de ellas se ajuste a los documentos de licitación, o cuando sea evidente que ha habido falta de competencia o colusión. No deben rechazarse las ofertas y llamarse a una nueva licitación únicamente por razón de precio, cuando éste es sólo ligeramente superior a los cálculos estimados de costo. Sin embargo, los Prestatarios podrán, previa consulta con el Banco, rechazar todas las ofertas si las de precio evaluado más bajo fuesen considerablemente superiores al presupuesto oficial. En estos casos, deberán solicitarse nuevas propuestas por lo menos a todos los que fueron invitados a presentar ofertas inicialmente, y deberá concederse un plazo suficiente para su presentación. Las propuestas individuales podrán ser rechazadas cuando éstas sean tan inferiores al presupuesto oficial, que razonablemente pueda anticiparse que el Licitador no podrá terminar las obras o proveer los bienes en el plazo previsto y por el precio ofrecido.
- 3.44 Informe de evaluación de las ofertas.** El Licitante deberá preparar un informe detallado sobre el análisis y comparación de las propuestas, exponiendo las razones precisas en que se fundamenta la selección de la propuesta evaluada como la más

baja. Dicho informe será sometido a consideración del Banco antes de adjudicarse el contrato. Si el Banco determina que el proyecto de adjudicación no se ajusta a las disposiciones de este Procedimiento, informará inmediatamente al Licitante acerca de su determinación, señalando las razones para ello. Salvo que puedan subsanarse las objeciones presentadas por el Banco, el contrato no será elegible para financiamiento por el Banco. El Banco podrá cancelar el monto del Financiamiento que, en su opinión, corresponda a los gastos declarados no elegibles.

### *Adjudicación de la licitación*

- 3.45 Conformidad del Banco.** La licitación se adjudicará al oferente cuya propuesta haya sido evaluada como la más baja y se ajuste a los documentos de la licitación, una vez que el Banco haya aprobado el proyecto de notificación de la adjudicación.
- 3.46 Comunicación de la adjudicación y firma del contrato.** El Licitante comunicará el acto de adjudicación a todos los proponentes, en el domicilio que éstos hayan señalado, dentro de los tres días hábiles siguientes al de la adjudicación. Una vez ocurrida dicha notificación, el Licitante no podrá ya adjudicar a otro o declarar desierta la licitación, salvo en casos de fraude u otros hechos ilegales o cuando llegasen a su conocimiento hechos por él desconocidos al momento de la precalificación, que pudiesen afectar la capacidad del adjudicatario de cumplir el contrato. Enviará, dentro de un plazo breve, para aprobación del Banco, copia del borrador de contrato que se propone firmar con el adjudicatario. El contrato que se firme no podrá modificar la oferta del adjudicatario ni los términos y condiciones estipulados en los documentos de licitación. Una vez que el Banco apruebe el borrador de contrato, se procederá a su firma y el Licitante enviará al Banco copia del contrato firmado a la mayor brevedad posible. Dentro del mismo plazo establecido para la firma del contrato, el adjudicatario entregará al Licitante la correspondiente garantía de ejecución.
- 3.47 Modificación de la adjudicación.** Si por cualquier circunstancia el adjudicatario no firmase el contrato o no suministrase la correspondiente garantía de ejecución, dentro del plazo fijado para ello, el Licitante podrá, sin llamar a nueva licitación, adjudicarlo a los otros proponentes en el orden en que hubiesen sido evaluadas sus ofertas.

### *Licitación desierta*

- 3.48 Informe para el Banco.** En cualquier caso en que, por razones justificadas, el Licitante se proponga declarar desierta la licitación, requerirá el concepto previo favorable del Banco, para lo que le enviará un informe completo que incluya las razones y elementos de juicio que le sirvieron de base para proponer esa medida.
- 3.49 Efectos de la declaración.** Declarada desierta la licitación, el Licitante deberá convocar a una segunda licitación, siguiendo las mismas disposiciones de este

Procedimiento. Si la segunda licitación fuese declarada desierta, el Licitante y el Banco acordarán el procedimiento que deba seguirse para la compra o contratación de que se trate.

#### **IV. DEBIDO PROCESO**

- 4.01 Apelaciones.** Las regulaciones aplicables a las licitaciones regidas por este Procedimiento, deberán asegurar la protección jurídica de los oferentes, y permitir la interposición de los recursos que sean necesarios para hacer efectiva dicha protección.
- 4.02 Presentación de protestas.** El Licitante no podrá imponer condiciones que impidan, dificulten o encarezcan la presentación de protestas por parte de firmas participantes en las licitaciones para adquisición de bienes o ejecución de obras con recursos del Proyecto.
- 4.03 Comunicación de protestas.** El Licitante se compromete a comunicar al Banco, a la brevedad, cualquier protesta o reclamo que reciba por escrito de las firmas participantes, así como de las respuestas que hubiere dado a dichas protestas o reclamos.

#### **V. INOBSERVANCIA DE ESTE PROCEDIMIENTO**

- 5.01 Consecuencias de la inobservancia.** El Banco se reserva el derecho de abstenerse de financiar cualquier adquisición de bienes y servicios o contratación de obras cuando, a su juicio, en la licitación correspondiente no se haya observado lo dispuesto en el presente Procedimiento.

## ANEXO C

### **PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCION Y CONTRATACION DE FIRMAS CONSULTORAS O EXPERTOS INDIVIDUALES**

#### **Programa de Administración Financiera Integrada**

En la selección y contratación de firmas consultoras, instituciones especializadas o expertos individuales, en adelante denominados indistintamente los “Consultores”, necesarios para la ejecución del Proyecto se estará a lo siguiente:

#### **I. DEFINICIONES**

Se establecen las siguientes definiciones:

- 1.01** Firma consultora es toda asociación legalmente constituida, integrada principalmente por personal profesional, que ofrece servicios de consultoría, asesoría, dictámenes de expertos y servicios profesionales de diversa índole.
- 1.02** Institución especializada es cualquier organización sin fines de lucro, tal como universidades, fundaciones, organismos autónomos o semiautónomos u organizaciones internacionales, que ofrezca servicios de consultoría. Para los propósitos de este Anexo, a las instituciones especializadas se les aplicarán las mismas reglas que a las firmas consultoras.
- 1.03** Experto individual es todo profesional o técnico especializado en alguna ciencia, arte u oficio.
- 1.04** Entidad contratante significa el ente competente para llevar a cabo la contratación de los Consultores. Este ente podrá ser, según sea el caso, el Prestatario, los Organismos Ejecutores, los Beneficiarios, las Instituciones Financieras Intermediarias, u otros que se indique en el respectivo contrato o convenio.
- 1.05** Los términos Contrato o Convenio se utilizan indistintamente para designar al instrumento jurídico del cual este Anexo forma parte.
- 1.06** “Proyecto” significa indistintamente el Proyecto o Programa de que trate el Contrato.

- 1.07** “Financiamiento” se refiere a los recursos que a título de “Contribución”, “Crédito” o cualquier otro, se destinen a operaciones de Préstamo, Cooperación Técnica, Pequeños Proyectos, etc.

## **II. INCOMPATIBILIDADES**

- 2.01** No podrán utilizarse recursos del Banco para contratar Expertos Individuales del país del Prestatario si éstos: (a) pertenecen al personal permanente o temporal de la institución que reciba el Financiamiento o que sea beneficiaria de los servicios de dichos Expertos Individuales; o (b) han pertenecido a cualquiera de las instituciones antes mencionadas, dentro de los seis meses previos a una de las siguientes fechas: (i) la de la presentación de la solicitud de Financiamiento; o (ii) la de la selección del Experto Individual. El Banco podrá reducir este plazo previa solicitud razonable de la Entidad Contratante. No obstante los plazos, vínculos o relaciones arriba descritos, el Banco podrá también tener en cuenta otras situaciones a los efectos de determinar la existencia de un conflicto de interés y por ende, declarar la incompatibilidad del Experto Individual.
- 2.02** Tampoco podrán utilizarse recursos del Banco para contratar Firms Consultoras del país del Prestatario si los socios, asociados, directivos y demás personal técnico o profesional de dichas Firms Consultoras: (a) pertenecen al personal permanente o temporal de la institución que reciba el Financiamiento o que sea beneficiaria de los servicios de dichas Consultoras; o (b) han pertenecido a cualquiera de las instituciones antes mencionadas, dentro de los seis meses previos a una de las siguientes fechas: (i) la de la presentación de la solicitud de Financiamiento; o (ii) la del inicio del proceso de precalificación o de selección de la Firma Consultora. El Banco podrá reducir este plazo previa solicitud razonable de la Entidad Contratante. No obstante los plazos, vínculos o relaciones arriba descritos, el Banco podrá también tener en cuenta otras situaciones a los efectos de determinar la existencia de un conflicto de interés y por ende, declarar la incompatibilidad de la Firma Consultora.
- 2.03** Una firma consultora plenamente calificada que sea filial o subsidiaria de un contratista de construcciones, de un proveedor de equipos o de una “holding company”, sólo se considerará aceptable si acuerda por escrito, limitar sus funciones a los servicios de consultoría profesional y acepta, en el contrato que suscriba, que la firma y sus asociados no podrán participar en la construcción del proyecto, en el suministro de materiales y equipos para el mismo o en la realización de actividades de carácter financiero relacionadas con el Proyecto.

## **III. ELEGIBILIDAD Y REQUISITOS SOBRE NACIONALIDAD**

- 3.01** En la aplicación de los procedimientos establecidos en este Anexo, la Entidad Contratante no podrá introducir disposiciones o condiciones que restrinjan o impidan la participación de Consultores originarios de países miembros del Banco.



**3.02** Sólo podrán contratarse Consultores que sean nacionales de países miembros del Banco. Para determinar la nacionalidad de una firma consultora se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- (a) El país en el cual la firma consultora esté debidamente constituida o legalmente organizada.
- (b) El país en el cual la firma consultora tenga establecido el asiento principal de sus negocios.
- (c) La nacionalidad de la firma o la ciudadanía o residencia “bona fide” de los individuos que tengan en la firma consultora la propiedad, con derecho a participar en un porcentaje del 50% o mayor de sus utilidades conforme se establezca mediante certificación extendida por un funcionario de la firma consultora, debidamente autorizado.
- (d) La existencia de acuerdos en virtud de los cuales una parte sustancial de las utilidades o beneficios tangibles de la firma se destine a firmas o personas de una determinada nacionalidad.
- (e) La determinación por parte del Banco de que la firma consultora: (i) constituye una parte integral de la economía de un país, hecho que se comprobará con la residencia “bona fide” en dicho país de una parte sustancial de su personal ejecutivo, técnico y profesional; y (ii) cuenta en el país con el equipo operativo u otros elementos necesarios para llevar a cabo los servicios por contratar.

**3.03** Los requisitos de nacionalidad exigidos por el Banco serán aplicables a las firmas propuestas para prestar una parte de los servicios requeridos, en virtud de asociación o de subcontrato con una firma consultora calificada.

**3.04** Para establecer la nacionalidad de un experto se estará a lo que se señale en su pasaporte o en otro documento oficial de identidad. El Banco, sin embargo, podrá admitir excepciones a esta regla en aquellos casos en que el experto, no siendo elegible por razón de nacionalidad: (a) tenga domicilio establecido en un país miembro del Banco en el que pueda trabajar, en una categoría diferente a la de funcionario internacional y haya declarado que no tiene intenciones de regresar a su país de origen en un futuro inmediato; o bien, (b) haya fijado su domicilio permanente en un país elegible donde haya residido por lo menos durante 5 años.

#### **IV. CALIFICACIONES PROFESIONALES**

**4.01** El análisis de las calificaciones profesionales de una firma consultora tendrá en cuenta: (a) la experiencia de la firma y de su personal directivo en la prestación de

servicios de consultoría en proyectos o programas de dimensión, complejidad y especialidad técnica comparables a los que se pretende ejecutar; (b) el número asignado de personal profesionalmente calificado; (c) su experiencia tanto en la región como en otros países; (d) el conocimiento del idioma; (e) la capacidad financiera; (f) la carga actual de trabajo; (g) la capacidad para organizar a un número suficiente de personal para realizar los trabajos dentro del plazo previsto; (h) la buena reputación ética y profesional; e (i) la inexistencia de cualquier vínculo o relación que pueda dar lugar a conflicto de intereses.

## **V. PROCEDIMIENTOS DE SELECCION Y CONTRATACION**

### **A. Selección y contratación de firmas consultoras**

#### **5.01** En la selección y contratación de firmas consultoras:

(a) Antes de iniciar el proceso de selección y una vez obtenidas las aprobaciones locales que pudieran requerirse, la Entidad Contratante deberá presentar para la aprobación del Banco los siguientes requisitos para la contratación de firmas:

(i) El procedimiento que se utilizará en la selección y contratación de la firma, que incluya:

(A) Las funciones que desempeñará el personal de la Entidad Contratante o del Comité de Selección designado para:

1. Revisar y aprobar documentos;
2. Seleccionar una lista corta de firmas;
3. Clasificar por orden de mérito a las firmas de la lista corta; y
4. Aprobar la firma seleccionada.

La Entidad Contratante informará al Banco los nombres y los cargos de las personas que designe para participar en los procesos de precalificación y selección de dichos Consultores.

(B) El sistema de puntaje que vaya a ser utilizado para precalificar a las firmas. Dicho sistema incluirá, por lo menos, los siguientes factores:

1. Antecedentes generales de la firma;

2. Trabajos similares realizados;
  3. Experiencia previa en el país donde deben prestarse los servicios, o en países similares;
  4. Dominio del idioma; y
  5. Utilización de consultores locales.
- (C) El sistema de puntaje que vaya a ser utilizado para la selección de las firmas. Dicho sistema incluirá, por lo menos, los siguientes factores:
1. Calificación y experiencia del personal que vaya a ser asignado;
  2. Metodología para llevar a cabo la evaluación, cuando sea aplicable;
  3. Plan de ejecución propuesto;
  4. Calendario de ejecución;
  5. Dominio del idioma; y
  6. Sistemas de apoyo gerencial para garantizar el control de calidad durante la ejecución de la consultoría, tales como, informes regulares, controles presupuestarios, etc.
- (D) Referencia específica a las leyes locales, requisitos tributarios y procedimientos que puedan ser pertinentes para la selección y contratación de la firma consultora.
- (E) Si se estima que el costo de los servicios excederá la suma de Doscientos Mil Dólares de los Estados Unidos (US\$200.000) o su equivalente, calculado de acuerdo con lo establecido en la disposición relativa a “tipo de cambio” de este Contrato o Convenio, la selección y contratación deberá anunciarse en el “Development Business” de las Naciones Unidas y en la prensa nacional. Estos anuncios deberán indicar la intención de contratar servicios profesionales de consultoría y una breve descripción de los servicios requeridos. Deberán a su vez invitar a las firmas y consorcios interesados a presentar información detallada acerca de su capacidad técnica, experiencia previa en trabajos similares, etc., dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de la publicación. Se remitirán al Banco los recortes respectivos que especifiquen la fecha y el nombre de la publicación en que aparecieron;

- (ii) Los términos de referencia, especificaciones, que describan el trabajo que vaya a ser realizado por la firma y un cálculo de su costo; y
  - (iii) Una lista con no menos de tres, ni más de seis firmas a las que se invitará a presentar propuestas.
- (b) Una vez que el Banco haya aprobado los requisitos anteriores, se invitará a las firmas preseleccionadas a presentar propuestas de conformidad con los procedimientos y los términos de referencia aprobados. Se informarán a dichas firmas los procedimientos de selección y los criterios de evaluación adoptados, así como las leyes locales aplicables, los requisitos de carácter impositivo y los nombres de las otras empresas invitadas a presentar propuestas.
- (c) En la invitación a presentar propuestas, se utilizará uno de los dos procedimientos siguientes:
- (i) El del sobre único sellado, que incluirá únicamente la propuesta técnica, sin referencia al precio. La Entidad Contratante analizará las propuestas recibidas y las clasificará por orden de mérito. Si la complejidad del caso lo requiriese, la Entidad Contratante podrá utilizar, con la autorización previa del Banco y con cargo a sus propios fondos, servicios de consultoría para revisar las propuestas y calificarlas por orden de mérito.

Una vez establecido el orden de mérito de las firmas, la que figure en primer lugar será invitada a negociar un contrato. Durante las negociaciones deberán revisarse los términos de referencia para asegurar un acuerdo pleno con la empresa; se examinarán asimismo los requisitos contractuales y legales y finalmente se elaborarán los costos detallados. Si no se llegase a un acuerdo sobre los términos del contrato con la firma, se le notificará por escrito que su propuesta ha sido rechazada y se iniciarán negociaciones con la firma que ocupe el segundo lugar y así sucesivamente hasta lograr un acuerdo satisfactorio; y

- (ii) El procedimiento de dos sobres sellados. El primer sobre incluirá la propuesta técnica sin los costos y el segundo, el costo propuesto por los servicios.

La Entidad Contratante analizará la propuesta técnica y establecerá el orden de mérito. Las negociaciones del contrato comenzarán con la firma que haya presentado la mejor propuesta técnica. El segundo sobre presentado por dicha firma será abierto en presencia de uno o

más de sus representantes y se utilizará en las negociaciones del contrato. Todos los segundos sobres presentados por las otras empresas permanecerán sellados y en caso de lograrse un acuerdo con la primera firma, les serán devueltos, sin abrir. Si no se lograra acuerdo sobre los términos del contrato con la primera firma, se le notificará su rechazo por escrito y se iniciarán negociaciones con la segunda firma y así sucesivamente hasta lograr un acuerdo.

- (d) Si no se llegare a un acuerdo sobre costos detallados u honorarios, o si a juicio de la Entidad Contratante tales costos u honorarios resultaren inadecuados o excesivos, ello será causal suficiente para rechazar una propuesta e iniciar negociaciones con la firma que le siga en orden de mérito. Si una firma fuere rechazada, no se la volverá a llamar para nuevas negociaciones del mismo contrato.
- (e) Antes de iniciar las negociaciones, la Entidad Contratante proporcionará al Banco, para su no objeción, una copia del informe que sintetice la evaluación de las propuestas técnicas presentadas por las firmas de la lista corta a que se refiere la Sección 5.01 (a) (iii) de este Anexo.
- (f) La Entidad Contratante, una vez obtenidas las aprobaciones locales que pudieran requerirse, deberá presentar para la aprobación del Banco, el borrador final del contrato negociado con la empresa consultora antes de su firma. Con posterioridad a la firma, se enviará al Banco, a la mayor brevedad posible, copia fiel del texto firmado del contrato.
- (g) Cuando en el Anexo A se indique que la supervisión por parte del Banco de ciertas contrataciones de firmas consultoras o expertos individuales se llevará a cabo en forma **ex – post**, esto es con posterioridad a la contratación de la respectiva consultoría, la Entidad Contratante notificará a la brevedad al Banco de cada contratación, enviándole los datos básicos de la misma y conservará, para que el Banco pueda llevar a cabo dicha supervisión, los antecedentes de las respectivas contrataciones y en especial la siguiente documentación:
  - (i) el procedimiento que se utilizó para la contratación de las firmas o expertos incluyendo, cuando corresponda, los criterios para precalificar y para seleccionar, (ii) el nombre de los consultores seleccionados; (iii) los informes técnicos que recomendaron la precalificación y la contratación de que se trate, y (iv) el correspondiente contrato de consultoría firmado. La Entidad Contratante suministrará al Banco cualquier otra información adicional que éste pudiere requerir.
- (h) Salvo que las partes acuerden de otra forma, aunque la supervisión de un contrato

determinado se lleve a cabo en forma **ex – post**, la Entidad Contratante enviará siempre para la conformidad del Banco y en forma **ex – ante**: (i) los términos de referencia correspondientes y (ii) los nombres de las firmas que integran la lista corta.

- (i) Antes de iniciar la primera contratación de una firma consultora o de un experto individual, cuya supervisión ha de llevarse a cabo en forma **ex – post**, la Entidad Contratante deberá haber enviado para la conformidad del Banco los procedimientos que se propone utilizar para la contratación de firmas consultoras y para la de expertos individuales, incluyendo, cuando corresponda, los criterios para precalificar y para seleccionar.
- (j) Las contrataciones de firmas o expertos individuales supervisadas por el Banco en forma **ex – post**, también están sujetas a las políticas del Banco. Este se reserva el derecho: (i) de no financiar o cancelar los recursos de aquellos contratos cuyos procedimientos no se hubiesen ajustado a dichas políticas; (ii) a requerir el reembolso, con intereses y comisiones, de aquellos recursos ya desembolsados para los citados contratos; y (iii) no reconocer como fondos de la contrapartida local los que se hubiesen destinado a tales contratos. El Banco se reserva además el derecho de establecer que para contrataciones futuras, la supervisión se lleve a cabo en forma **ex – ante**.

## **B. Selección y contratación de expertos individuales**

### **5.02** En el caso de selección y contratación de expertos individuales:

- (a) Antes de iniciar el proceso de selección y una vez obtenidas las aprobaciones locales que pudieran requerirse, la Entidad Contratante deberá presentar para la aprobación del Banco, los siguientes requisitos de contratación de expertos individuales:
  - (i) El procedimiento de selección;
  - (ii) Los términos de referencia, especificaciones y el calendario referente a los servicios que deban ser proporcionados;
  - (iii) Los nombres de los expertos tentativamente seleccionados, señalando su nacionalidad y domicilio, antecedentes, experiencia profesional y conocimiento de idiomas; y
  - (iv) El modelo de contrato que se utilizará con los expertos.
- (b) Una vez que la autoridad competente del país, y el Banco hayan aprobado los requisitos anteriores, la Entidad Contratante procederá a contratar los expertos. El contrato que haya de suscribirse con cada uno de ellos deberá

ajustarse al modelo de contrato que el Banco y dicha autoridad competente hayan acordado. Una vez firmado el contrato, la Entidad Contratante enviará al Banco, a la mayor brevedad posible, una copia del mismo.

(c) Cuando en el Anexo A se indique que la contratación de ciertos expertos individuales será supervisada por el Banco en forma **ex – post**, se aplicará a dichas contrataciones lo establecido en los incisos (g), (h), (i) y (j) del párrafo 5.01 de este Anexo.

**5.03** No obstante lo establecido en los párrafos 5.01 y 5.02 anteriores, y a solicitud de la Entidad Contratante, el Banco podrá colaborar en la selección de los Consultores, lo mismo que en la elaboración de los contratos respectivos. Es entendido, sin embargo, que la negociación final de los contratos y su suscripción, en términos y condiciones aceptables al Banco, corresponderán exclusivamente a la Entidad Contratante sin que el Banco asuma responsabilidad alguna al respecto.

## **VI. MONEDAS DE PAGO A LOS CONSULTORES**

**6.01** En los contratos que se suscriban con los Consultores, se establecerán las siguientes modalidades en cuanto a las monedas de pago, en el entendido de que, con relación al tipo de cambio, se aplicará la norma que al respecto se establece en este Contrato o Convenio:

(a) **Pagos a firmas consultoras:** Los contratos que se suscriban con las firmas consultoras deberán reflejar una de las siguientes modalidades, según sea el caso:

(i) Si la firma consultora estuviese domiciliada en el país donde debe prestar los servicios, su remuneración se pagará exclusivamente en la moneda de ese país, con excepción de gastos incurridos en divisas para pago de pasajes externos o viáticos en el exterior, los que se reembolsarán en dólares de los Estados Unidos de América o en su equivalente en otras monedas que formen parte del Financiamiento;

(ii) Si la firma consultora no estuviese domiciliada en el país donde deba prestar los servicios, el máximo porcentaje posible de su remuneración se pagará en la moneda de ese país, y el resto en dólares de los Estados Unidos de América, o en su equivalente en otras monedas que formen parte del Financiamiento, en el entendido de que la partida correspondiente a viáticos deberá pagarse en la moneda del país o países en los cuales los respectivos servicios han de ser prestados. En caso de que el porcentaje que vaya a pagarse en la moneda del país en que se va a prestar el servicio, sea inferior al 30% del total de la remuneración de la firma consultora, la autoridad competente del país someterá al Banco para su examen y

comentarios, una justificación completa y detallada de la remuneración propuesta; y

- (iii) Si se tratase de un consorcio integrado por firmas domiciliadas en el país donde deban prestarse los servicios y firmas no domiciliadas en el mismo, la parte de la remuneración que corresponda a cada uno de los integrantes del consorcio se pagará de acuerdo con las reglas señaladas en los párrafos (i) y (ii) anteriores.

(b) **Pagos a expertos individuales:**

- (i) Si el experto estuviese domiciliado en el país donde prestará sus servicios, su remuneración será pagada exclusivamente en la moneda de dicho país;
- (ii) Si el experto no estuviese domiciliado en el país donde prestará sus servicios y el plazo de su contrato fuese menor de seis meses, su remuneración y viáticos serán pagados en dólares de los Estados Unidos de América;
- (iii) Si el experto no estuviese domiciliado en el país donde prestará sus servicios y el plazo de su contrato fuese de seis meses, o mayor, su remuneración y ajustes por lugar de trabajo serán pagados de la siguiente manera: (1) 40% en la moneda de dicho país; y (2) 60% en dólares de los Estados Unidos de América. Los viáticos, subsidios de instalación, subsidio por cambio de residencia y retenciones de honorarios, cuando correspondan, también serán pagados en dólares de los Estados Unidos de América; y
- (iv) El pago de servicios por suma alzada, “lump sum”, incluyendo honorarios, pasajes y viáticos, podrá efectuarse en dólares de los Estados Unidos de América.

**VII. RECOMENDACIONES DE LOS CONSULTORES**

- 7.01** Queda establecido que las opiniones y recomendaciones de los Consultores no comprometen ni a la Entidad Contratante, ni a otras entidades locales, ni al Banco, los que se reservan el derecho de formular al respecto las observaciones o salvedades que consideren apropiadas.

**VIII. ALCANCE DEL COMPROMISO DEL BANCO**

- 8.01** Queda establecido que el Banco no asume compromiso alguno de financiar total o parcialmente ningún programa o proyecto que, directa o indirectamente, pudiere resultar de los servicios prestados por los Consultores.



**IX. CONDICIONES ESPECIALES**

- 9.01** El último pago acordado en el contrato estará sujeto a la aceptación del informe final de los Consultores por la Entidad Contratante u otra autoridad competente local y por el Banco. Dicho pago final constituirá por lo menos un 10% del monto total de la suma que por concepto de honorarios se convenga en el contrato.

## ANEXO D

### Programa de Administración Financiera Integrada

El Banco, en su calidad de administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento Intermedio (en adelante “la Cuenta”), ha determinado que se financie con recursos de la Cuenta, sin cargo para el Prestatario, una parte de los intereses adeudados por éste al Banco en relación con el Financiamiento a que se refiere la Cláusula 1.02 de las Estipulaciones Especiales del presente Convenio, en adelante “el préstamo aprobado”, de conformidad con los siguientes términos:

- (a) El Banco utilizará los recursos de la Cuenta para pagar una parte de los intereses del Préstamo aprobado adeudados por el Prestatario, que se devenguen sobre los saldos deudores en las fechas previstas para el pago de intereses o en la fecha o fechas en que el Banco reciba el pago del remanente de intereses adeudados al Banco por el Prestatario (en adelante “remanente”). Dicha parte representará hasta el 5% por año sobre los saldos deudores del Préstamo. Sin embargo, la tasa de interés efectiva que resulte de aplicar el subsidio no será inferior a la tasa que resulte de sumar 1.5% al tipo de interés efectivo promedio de los préstamos en moneda convertible del Fondo para Operaciones Especiales. El Directorio Ejecutivo del Banco fijará el tipo de subsidio de interés de esta Facilidad, dos veces por año, simultáneamente con la fijación del tipo normal de interés para los préstamos del capital ordinario.
- (b) Si el Prestatario no pagase en la fecha prevista el remanente, así como cualquier suma por concepto de amortización o comisiones, el Banco retendrá el pago del monto de intereses autorizado para ser pagado al Banco con cargo a la Cuenta. En este último caso, el Prestatario continuará obligado por el monto total de los intereses vencidos y adeudados, hasta que el Banco haya recibido el pago del remanente y de las respectivas sumas por concepto de amortización y comisiones.
- (c) En la medida en que el Banco reciba pagos de la Cuenta por concepto de intereses debidos por el Prestatario, hasta el total de la parte establecida en el párrafo (a) precedente, el Prestatario quedará liberado de su responsabilidad de hacer efectivos dichos pagos y, consecuentemente, no estará obligado a reembolsar al Banco suma alguna por concepto de los intereses pagados al Banco con cargo a la Cuenta.
- (d) El Prestatario podrá disponer el pago del monto íntegro de los intereses que devenguen los saldos deudores del préstamo aprobado ya sea durante toda la vida del préstamo aprobado o solamente durante el período de amortización del mismo. En ambos casos, el Banco procederá a reembolsar al Prestatario, a la brevedad

posible, los intereses que éste hubiese pagado al Banco y que corresponda cargar a la Cuenta, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo (a), anterior.

- (e) En la medida en que el Banco determine que no existen suficientes disponibilidades de recursos en la Cuenta para efectuar los pagos a que se refieren los párrafos (a) y (c) anteriores, el Prestatario pagará los intereses adeudados, en las fechas y sobre los montos que se especifican en este Convenio, hasta el monto total devengado sobre los saldos deudores del préstamo aprobado, sin obligación de reembolso de monto alguno por parte del Banco.

**DADA** en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los seis (6) días del mes de septiembre del año dos mil (2000), años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**Ramón Alburquerque,**  
Presidente

**Ginette Bournigal de Jiménez,**  
Secretaria

**Darío Antonio Gómez Martínez,**  
Secretario

**DADA** en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veintiún (21) días del mes de septiembre del año dos mil (2000); años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**Rafaela Alburquerque,**  
Presidenta

**Ambrosina Saviñón Cáceres,**  
Secretaria

**Hermes Juan José Ortiz Acevedo**  
Secretario Ad-Hoc

**HIPOLITO MEJIA**  
**Presidente de la República Dominicana**

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República

**PROMULGO** la presente Resolución y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

**DADA** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiséis (26) días del mes de septiembre del año dos mil, años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**HIPOLITO MEJIA**

**Res. No. 81-00 que aprueba el Contrato de Préstamo No. 1198/OC-DR, suscrito entre el Estado Dominicano y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto de US\$71,000.000.00.**

**EL CONGRESO NACIONAL**  
**En Nombre de la República**

**Res. No. 81-00**

**VISTOS** los Incisos 14 y 19 del Artículo 37 de la Constitución de la República.

**VISTOS** el contrato de préstamo No. 1198/OC-DR, suscrito el 22 de septiembre de 1999, entre el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Estado Dominicano, por un monto de US\$71,000,000.00 (SETENTA Y UN MILLONES DE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA).

**RESUELVE:**

**UNICO:** APROBAR el contrato de préstamo No. 1198/OC-DR, suscrito en fecha 22 de setiembre de 1999, entre el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), representado por su Presidente, señor Enrique V. Iglesias y el Estado Dominicano representado por el señor Juan Temístocles Montás, Secretario Técnico de la Presidencia, mediante el cual el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), otorga a la República Dominicana un financiamiento con cargo a los recursos de la facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, por un importe de US\$71, 000, 000.00 (SETENTA Y UN MILLONES DE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA). El objetivo de este Contrato de Préstamo es financiar la ejecución del proyecto de Consolidación de la Reforma y Modernización en Agua Potable y Saneamiento, que copiado a la letra dice así:

***CONTRATO DE PRESTAMO No. 1198/OC-DR***

entre la

REPUBLICA DOMINICANA

y el

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Proyecto de Consolidación de la Reforma y  
Modernización en Agua Potable y Saneamiento

22 de septiembre de 1999

## **CONTRATO DE PRESTAMO**

### **ESTIPULACIONES ESPECIALES**

#### **INTRODUCCION**

#### **Partes, Objeto, Elementos Integrantes, Organismo Ejecutor**

#### **1. PARTES Y OBJETO DEL CONTRATO**

CONTRATO celebrado el día 22 de septiembre de 1999 entre la REPUBLICA DOMINICANA, en adelante denominada el “Prestatario”, y el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, en adelante denominado el “Banco”, para cooperar en la ejecución de un Proyecto, en adelante denominado el “Proyecto”, consistente en la consolidación de la reforma y modernización en agua y saneamiento. En el anexo A se detallan los aspectos más relevantes del Proyecto.

#### **2. ELEMENTOS INTEGRANTES DEL CONTRATO Y REFERENCIA A LAS NORMAS GENERALES**

(a) Este contrato está integrado por estas Estipulaciones Especiales, las Normas Generales, y los Anexos A, B, C, D y E que se agregan. Si alguna disposición de las Estipulaciones Especiales o de los Anexos no guardare consonancia o estuviere en contradicción con las Normas Generales, prevalecerá lo previsto en las Estipulaciones Especiales o en el Anexo respectivo como sea del caso. Cuando existiere falta de consonancia o contradicción entre disposiciones de las Estipulaciones Especiales o de los Anexos, prevalecerá el principio de que la disposición específica prima sobre la general.

(b) En las Normas Generales se establecen en detalle las disposiciones de procedimiento relativas a la aplicación de las cláusulas sobre amortización, intereses, comisión de crédito, inspección y vigilancia, desembolsos así como otras disposiciones relacionadas con la ejecución del Proyecto. Las Normas Generales incluyen también definiciones de carácter general.

#### **3. ORGANISMO EJECUTOR**

Las partes convienen en que la ejecución del Proyecto y la utilización de los recursos del financiamiento del Banco serán llevadas a cabo por el Prestatario, por intermedio del Secretariado Técnico de la Presidencia, a través de la Unidad Ejecutora de la Reforma en el Sector de Agua y Saneamiento (“UEAPS”), el que para los fines de este Contrato será denominado indistintamente “Organismo Ejecutor” o “STP”. Para la ejecución del Proyecto, el Organismo Ejecutor contará con la participación de las

siguientes entidades: la Corporación de Acueductos y Alcantarillado de Santo Domingo “CAASD”; la Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santiago “CORAASAN”; la Corporación de Acueductos y Alcantarillados de Moca “CORAAMOCA”; la Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Romana “COAAROM”; y el Instituto Nacional de Agua Potable y Alcantarillado “INAPA”. Cuando la Oficina Nacional de Política y Planificación de los Servicios de Agua Potable y Saneamiento “ONAPAS” o el Ente Rector y el Consejo Nacional de Regulación de Servicios de Agua y Saneamiento “CORSAS” o el Ente Regulador, se encuentren operando, a satisfacción del Banco, estos entes también podrán participar de la ejecución del Proyecto. El Prestatario deja constancia de la capacidad legal y financiera del Organismo Ejecutor y de la CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA, COAAROM e INAPA, para actuar de conformidad con lo establecido en este Contrato.

## **CAPITULO I**

### **Costo, Financiamiento y Recursos Adicionales**

**CLAUSULA 1.01 Costo del Proyecto.** El costo total del Proyecto se estima en el equivalente de ochenta y nueve millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$89,000,000). Salvo que en este Contrato se exprese lo contrario, en adelante el término “dólares” significa la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América. Para complementar las actividades de este Proyecto, está en preparación la cooperación técnica no reembolsable para el “Programa de Instalación del Nuevo Marco Institucional y Legal del Sector de Agua Potable y Saneamiento”.

**CLAUSULA 1.02 Monto del Financiamiento.** En los términos de este Contrato, el Banco se compromete a otorgar al Prestatario, y éste acepta, un financiamiento, en adelante denominado el “Financiamiento”, con cargo a los recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco, hasta por una suma de setenta y un millones de dólares (US\$71,000,000), que formen parte de dicho recursos. Las cantidades que se desembolsen con cargo a este Financiamiento constituirán el “Préstamo”.

**CLAUSULA 1.03 Disponibilidad de moneda.** No obstante lo dispuesto en las Cláusulas 1.02 y 3.01(a), si el Banco no tuviese acceso a la Moneda Unica pactada, el Banco, en consulta con el Prestatario, desembolsará otra Moneda Unica de su elección. El Banco podrá continuar efectuando los desembolsos en la Moneda Unica de su elección, mientras continúe la falta de acceso a la moneda pactada. Los pagos de amortización se harán en la Moneda Unica desembolsada con los cargos financieros que correspondan a esa Moneda Unica.

**CLAUSULA 1.04 Recursos adicionales.** El monto de los recursos adicionales que, de conformidad con el Artículo 6.04 de las Normas Generales, el Prestatario se compromete a aportar oportunamente para la completa e ininterrumpida ejecución del Proyecto, se estima en el equivalente de Dieciocho Millones de Dólares (US\$18,000,000), sin que esta estimación implique limitación o reducción de la obligación del Prestatario de conformidad

con dicho artículo. Para computar la equivalencia en dólares, se seguirá la regla señalada en el inciso (b) del Artículo 3.06 de las Normas Generales.

## **CAPITULO II**

### **Amortización, Intereses, Inspección y Vigilancia y Comisión de Crédito**

**CLAUSULA 2.01 Amortización.** El préstamo será amortizado por el Prestatario mediante cuotas semestrales, consecutivas y en lo disponible iguales. La primera cuota se pagará en la primera fecha en que deba efectuarse el pago de intereses, luego de transcurridos seis meses contados a partir de la fecha prevista para finalizar los desembolsos del préstamo, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 3.04, y la última, a más tardar el día 22 de septiembre del año 2019.

**CLAUSULA 2.02 Intereses.** (a) Los intereses se devengarán sobre los saldos deudores diarios del Préstamo a una tasa anual para cada Semestre que se determinará por el costo de los Empréstitos Unimonetarios Calificados para el Semestre anterior, más un diferencial, expresado en términos de un porcentaje anual, que el Banco fijará periódicamente de acuerdo con su política sobre tasa de interés. Tan pronto como sea posible, después de finalizar cada Semestre, Banco notificará al Prestatario acerca de la tasa de interés para el semestre siguiente.

- (b) Los intereses se pagarán semestralmente los 22 de los meses de septiembre y marzo de cada año, comenzando el 22 de marzo del año 2000.
- (c) De la suma mencionada en la Cláusula 1.02 anterior, hasta la suma de Once Millones Ochocientos Mil Dólares (US\$11,800,000) podrá beneficiarse de la financiación parcial de intereses, con cargo a la cuenta de la Facilidad de Financiamiento Intermedio, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo E del presente Contrato.
- (d) Los intereses serán abandonados con recursos del Financiamiento y sin necesidad de solicitud del Prestatario, durante el período de desembolso y en las fechas establecidas en el párrafo anterior.

**CLAUSULA 2.03 Recursos para inspección y vigilancia generales.** Del monto del Financiamiento, se destinará la suma de Setecientos Diez Mil Dólares (US\$710.000), para cubrir los gastos del Banco por concepto de inspección y vigilancia generales. Dicha suma será desembolsada en cuotas trimestrales y en lo posible iguales, y se acreditará en la cuenta del Banco sin necesidad de solicitud del Prestatario.

**CLAUSULA 2.04 Comisión de Crédito.** El Prestatario pagará una comisión de crédito de acuerdo con lo establecido en el Artículo 3.02 de las Normas Generales.



---

## CAPITULO III

### Desembolso

**CLAUSULA 3.01 Monedas de los desembolsos y uso de fondos.** (a) El monto del Financiamiento se desembolsará en dólares que formen parte de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del capital ordinario del Banco, para pagar bienes y servicios adquiridos mediante competencia internacional y para los otros propósitos que se indican en este Contrato.

- (b) Solo podrán usarse los recursos del Financiamiento para el pago de bienes y servicios originarios de los países miembros del Banco.

**CLAUSULA 3.02 Condiciones especiales previas al primer desembolso.** El primer desembolso de Financiamiento por hasta la suma de Quinientos Mil Dólares (US\$500.000), para cualquiera de las actividades de Administración y Coordinación del Proyecto, está condicionado a que se cumplan, a satisfacción del Banco, las condiciones previas estipuladas en el Artículo 4.01 de las Normas Generales del presente Contrato.

**CLAUSULA 3.03 Condiciones especiales previas al primer desembolso hasta de US\$1.4 millones adicionales para la Administración y Coordinación del Proyecto; hasta de US\$10.9 millones para el Componente de Asistencia Técnica; hasta de US\$8.6 millones para el Componente de Obras Demostrativas y de Emergencia; y hasta de US\$3.0 millones para Apoyo a la Gestión Comunitaria de Acueductos Rurales del Componente de Inversiones de Infraestructura.** El primer desembolso de Financiamiento hasta de US\$1.4 millones adicionales para las actividades de Administración y Coordinación del Proyecto; hasta de US\$10.9 millones para el Componente de Asistencia Técnica; hasta de US\$8.6 millones para el Componente de Obras Demostrativas y de Emergencia; y hasta de US\$3.0 millones para Apoyo a la Gestión Comunitaria de Acueductos Rurales del Componente de Inversiones en Infraestructura, está condicionado a que se cumplan, a satisfacción del Banco, en adición a las condiciones establecidas en la Cláusula 3.02 anterior, los siguientes requisitos:

- (a) Que el Prestatario haya presentado a la Asamblea Legislativa de la República la Ley de Marco Regulatorio para el Sector de Agua Potable y Saneamiento (“Ley Marco”);
- (b) Que el Organismo Ejecutor haya contratado a la firma consultora que desempeñará las funciones de Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP), que incluya dentro de su personal el especialista ambiental; y
- (c) Que el Reglamento Operativo del Componente de Inversiones en Infraestructura haya entrado en vigencia;

- (d) La autorización individual para el desembolso de estos recursos para cada una de las corporaciones participantes del Proyecto (CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA, COAAROM e INAPA), será otorgada una vez que la corporación pertinente haya cumplido con las siguientes condiciones, además de haberse dado cumplimiento a las condiciones establecidas en los incisos (a), (b) y (c) anteriores:
- (i) que hayan sido suscritos los Planes de Acción entre la corporación y el Prestatario, los cuales establezcan metas, que incluyan eficiencia, calidad del servicio, y compromisos de ajustes tarifarios y reestructuración de proveedores y del marco institucional del sector, de conformidad con lo previamente acordado con el Banco; y
  - (ii) que hayan entrado en vigencia los documentos legales siguientes suscritos por la corporación con el Prestatario: (1) los respectivos Contratos Provisionales de Desempeño; y (2) los Convenios de Transferencia de los Recursos del Proyecto a estas corporaciones. Estas transferencias del Prestatario a las corporaciones deberán efectuarse en carácter de préstamo, de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco, con excepción de los recursos para las actividades de Administración y Coordinación, para el componente de Asistencia Técnica y para el Subcomponente de Apoyo a la Gestión Comunitaria del Componente de Inversiones en Infraestructura Rurales, los cuales serán transferidos en carácter de no-reembolsables.

**CLAUSULA 3.04 Condiciones especiales previas al desembolso adicional hasta de US\$12.0 millones para el Componente de Inversiones en Infraestructura.** El desembolso adicional hasta de US\$12.0 millones para el Componente de Inversiones en Infraestructura está condicionado a que se hayan cumplido, a satisfacción del Banco, además de las condiciones a que se refieren las Cláusulas 3.02 y 3.03 anteriores, las siguientes:

- (a) que el Prestatario haya presentado evidencia que ha entrado en vigencia la Ley Marco a que se refiere la Cláusula 3.03(a) de este Contrato; y
- (b) que, adicionalmente la autorización individual para el desembolso de estos recursos para cada una de las corporaciones participantes del Proyecto (CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA, COAAROM e INAPA), será otorgada una vez que la corporación pertinente haya cumplido con las siguientes condiciones, además de haberse dado por cumplida la condición establecida en el inciso (a) anterior:
  - (i) la corporación ha sido transformada en compañía por acciones,

excepto INAPA, la cual deberá hallarse operando con base en unidades operativas independientes, según el estudio empresarial correspondiente;

- (ii) la corporación ha firmado su Contrato de Licencia con el Prestatario;
- (iii) se ha cumplido con las metas y compromisos establecidos en los Planes de Acción, previamente acordados por el Banco; y
- (iv) el mecanismo ad-hoc de evaluación y control ambiental se encuentre operando.

**CLAUSULA 3.05 Condiciones especiales previas al desembolso adicional hasta de US\$23.0 millones para el Componente de Inversiones en Infraestructura.** El desembolso adicional hasta de US\$23.0 millones para el Componente de Inversiones en Infraestructura está condicionado a que se hayan cumplido, a satisfacción del Banco, además de las condiciones a que se refieren las Cláusulas 3.02, 3.03 y 3.04 anteriores, las siguientes:

- (a) que ONAPAS y CORSAS, o el Ente Rector y el Ente Regulador del sector que corresponda, estén operando y cumpliendo con las funciones establecidas por la Ley Marco a que se refiere la Cláusula 3.03(a) de este Contrato;
- (b) se han aprobado y se encuentran vigentes las políticas tarifarias y de inversión necesarias para guiar el funcionamiento del Ente Regulador del Sector; y
- (c) que, adicionalmente, la autorización individual para el desembolso de estos recursos para cada una de las corporaciones participantes del Proyecto (CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA, COAAROM e INAPA), será otorgada una vez que la corporación pertinente continúe cumpliendo con las siguientes condiciones, además de haberse dado por cumplidas las condiciones establecidas en los incisos (a) y (b) anteriores:
  - (i) se ha cumplido con las metas y compromisos establecidos en los Planes de Acción, previamente acordados con el Banco; y
  - (ii) el mecanismo ad-hoc de evaluación y control ambiental se encuentre operando adecuadamente.

**CLAUSULA 3.06 Reembolso de gastos con cargo al Financiamiento.** Con la aceptación del Banco, se podrán utilizar recursos del Financiamiento para reembolsar gastos efectuados o financiar los que se efectúen en el Proyecto a partir del 15 de septiembre de 1999 y hasta la fecha del presente Contrato, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en este mismo instrumento.

**CLAUSULA 3.07 Plazo para desembolsos.** El plazo para desembolsar los recursos del Financiamiento será de cinco (5) años, contado a partir de la vigencia del presente Contrato.

## CAPITULO IV

### Ejecución del Proyecto

**CLAUSULA 4.01 Condiciones sobre precios y adquisiciones.** (a) Las adquisiciones de bienes, obras y servicios relacionados, se sujetarán al Procedimiento de Licitaciones que se incluye como Anexo B de este Contrato. Cuando el valor estimado de los bienes o servicios relacionados sea de por lo menos el equivalente de Doscientos Cincuenta Mil Dólares (US\$250.000) o mayor, y el de las obras de por lo menos el equivalente de Un Millón Quinientos Mil Dólares (US\$1.500.000) o mayor, y siempre que el ente encargado de llevar a cabo las licitaciones del Proyecto pertenezca al sector público, el método de adquisición a emplearse será el de licitación pública internacional, según lo dispuesto en el citado Anexo. La adquisición de bienes y servicios relacionados y la contratación de obras por montos menores a los indicados más arriba, se regirán por lo dispuesto en el Anexo D del presente Contrato.

(b) Salvo que las partes lo acuerden de otra manera, antes de convocar a cada licitación pública o si no correspondiere convocar a licitación, antes de la adquisición de los bienes o de la iniciación de las obras, el Prestatario deberá presentar a la consideración del Banco: (i) los planos generales, las especificaciones, los presupuestos y los demás documentos requeridos para la adquisición o la construcción y, en su caso, las bases específicas y demás documentos necesarios para la convocatoria; y (ii) en el caso de obras, prueba de que se tiene, con relación a los inmuebles donde se construirán las obras del Proyecto, la posesión legal, las servidumbres u otros derechos necesarios para iniciar las obras, así como los derechos sobre las aguas que se requieran para la obra de que trate.

**CLAUSULA 4.02 Mantenimiento.** El Prestatario o el Organismo Ejecutor se comprometen a: (a) que las obras y equipos comprendidos en el Proyecto sean mantenidos adecuadamente de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas; y (b) presentar al Banco, durante los diez (10) años siguientes a la terminación de la primera de las obras del Proyecto, y dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe sobre el estado de dichas obras y equipos y el plan anual de mantenimiento para ese año, de acuerdo con lo dispuesto en la Sección VII del Anexo A. Si de las inspecciones que realice el Banco, o de los informes que reciba, se determina que el mantenimiento se efectúa por debajo de los niveles convenidos, el Prestatario y el Organismo Ejecutor deberán adoptar las medidas necesarias para que se corrijan totalmente las deficiencias.

**CLAUSULA 4.03 Reconocimiento de gastos desde la aprobación del Financiamiento.** El Banco podrá reconocer como parte de la contrapartida local, los gastos efectuados o que

se efectúen en el Proyecto a partir del 15 de septiembre de 1999 y hasta la fecha del presente Contrato, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en este mismo instrumento.

**CLAUSULA 4.04 Contratación de consultores, profesionales o expertos.** El Prestatario, por intermedio del Organismo Ejecutor, elegirá y contratará directamente los servicios de consultores, profesionales o expertos que sean necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes de este Contrato, de conformidad con el procedimiento que se establece en el Anexo C. La contratación de servicios de consultoría por montos iguales o inferiores a la suma de Doscientos Mil Dólares (US\$200.000) se regirán por lo dispuesto en el Anexo D del presente Contrato.

**CLAUSULA 4.05 Otras condiciones contractuales.** El Prestatario se compromete a que: (a) durante toda la ejecución del Proyecto cubrir las pérdidas de las corporaciones participantes del Proyecto, a que se refiere el párrafo del presente Contrato, a través de las transferencias, hasta que la nueva política tarifaria y los incrementos tarifarios, junto con las mejoras comprometidas en eficiencia, permitan a los operadores funcionar de manera auto-sostenible.

(b) antes de finalizar el tercer (3) año de ejecución del Proyecto, CORAAMOCA y COAAROM contraten a un operador privado para gerenciar la operación de cada empresa y así cumplir con las metas de eficiencia y desempeño acordadas entre estas corporaciones y las autoridades correspondientes, en sus respectivos Contratos Provisionales o de Licencia.

**CLAUSULA 4.06 Reuniones de seguimiento.** (a) El Prestatario se compromete a celebrar reuniones anuales con el Organismo Ejecutor, las corporaciones a que se refiere el párrafo 3 del presente Contrato, y el Banco. ONAPAS o Ente Rector y CORSAS o Ente Regulador participarán de estas reuniones una vez que los mismos sean creados. En dichas reuniones se revisará el grado de cumplimiento de las Cláusulas establecidas en el presente Contrato, en particular el cumplimiento de las metas físicas establecidas en los Contratos Provisionales o de Licencia y en los Planes de Acción, las transferencias de recursos del Prestatario a los operadores, y el funcionamiento del mecanismo ad-hoc de evaluación y control ambiental. Al cabo de estas reuniones se determinará la necesidad o no de readecuar o ajustar algunos aspectos del Proyecto. Adicionalmente, a solicitud del Prestatario, el Banco podrá realizar misiones de administración especiales.

(b) Durante las misiones anuales de administración, se realizará también una evaluación del mecanismo ad-hoc de evaluación y control ambiental. Adicionalmente, se llevarán a cabo las siguientes dos auditorías ambientales. La primera, para evaluar el desempeño del mecanismo ad-hoc de evaluación ambiental, que deberá ser realizada al completarse la ejecución del Componente de Obras Demostrativas de Emergencia. La segunda, para evaluar la implementación de las medidas ambientales consideradas en los estudios ambientales, a ser realizada al concluir los dos años de ejecución del Componente de Inversiones en Infraestructura.

**CLAUSULA 4.07 Informes de evaluación.** Al término del tercer año contado a partir de la vigencia de este Contrato, el Prestatario deberá presentar, a satisfacción del Banco, un informe de evaluación de medio término, que deberá ser preparado por una firma de consultoría. Esta evaluación tendrá por objetivo principal, revisar y evaluar el proceso de reestructuración de las entidades a que se refiere el párrafo 3 de las Estipulaciones Especiales del presente Contrato, como así también, determinar si todos los sistemas y consultorías del Proyecto fueron ejecutados y se encuentran en operación, y si el Ente Rector y el Ente Regulador creados tienen la capacidad suficiente de actuación y funcionamiento, y están utilizando los instrumentos de política y legales generados a través de este Proyecto.

**CLAUSULA 4.08 Modificación de disposiciones legales y del Reglamento Operativo del Componente de Inversiones en Infraestructura.** En adición a lo previsto en el inciso (b) del Artículo 6.01 de las Normas Generales, las partes convienen que será menester el consentimiento escrito del Banco para que pueda introducirse cualquier cambio en el Reglamento Operativo del Componente de Inversiones en Infraestructura, a que se refiere la Cláusula 3.03(c) de este Contrato.

## CAPITULO V

### Registros, Inspecciones e Informes

**CLAUSULA 5.01 Registros, inspecciones e informes.** El Prestatario se compromete a que se lleven los registros, se permitan las inspecciones y se suministren los informes y estados financieros, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Capítulo VII de las Normas Generales.

**CLAUSULA 5.02 Auditorías.** En relación con lo establecido en el Artículo 7.03 (a) (iii) de las Normas Generales, los estados financieros del Proyecto se presentarán debidamente dictaminados por una firma de contadores públicos independiente aceptable al Banco, durante el período de su ejecución.

## CAPITULO VI

### Disposiciones Varias

**CLAUSULA 6.01 Vigencia del Contrato.** (a) Las partes dejan constancia que la vigencia de este Contrato se inicia en la fecha en que, de acuerdo con las normas de la República Dominicana, adquiera plena validez jurídica. El Prestatario se obliga a notificar por escrito

al Banco dicha fecha de entrada en vigencia, acompañando la documentación que así lo acredite.

(b) Si en el plazo de un año contado a partir de la firma del presente instrumento, este Contrato no hubiere entrado en vigencia, todas las disposiciones, ofertas y expectativas de derecho en él contenidas se reputarán inexistentes para todos los efectos legales sin necesidad de notificaciones y, por lo tanto, no habrá lugar a responsabilidad para ninguna de las partes.

**CLAUSULA 6.02 Terminación.** El pago total del Préstamo y de los intereses y comisiones dará por concluido este Contrato y todas las obligaciones que de él se deriven.

**CLAUSULA 6.03 Validez.** Los derechos y obligaciones establecidos en este Contrato son válidos y exigibles, de conformidad con los términos en él convenidos, sin relación a legislación de país determinado.

**CLAUSULA 6.04 Comunicaciones.** Todos los avisos, solicitudes, comunicaciones o notificaciones que las partes deban dirigirse en virtud de este Contrato, se efectuarán por escrito y se considerarán realizados desde el momento en que el documento correspondiente se entregue al destinatario en la respectiva dirección que enseguida se anota, a menos que las partes acuerden por escrito de otra manera:

Del Prestatario y para asuntos relacionados con la ejecución del Programa:

Dirección postal:

Secretariado Técnico de la Presidencia  
Palacio Nacional  
Av. México esquina Dr. Delgado  
Santo Domingo, D. N.  
República Dominicana

Facsímil: (809) 686-7040

Para asuntos relacionados con el servicio del Préstamo:

Dirección postal:

Secretaría de Estado de Finanzas  
Av. México No.45, Gazcue  
Santo Domingo, D. N.  
República Dominicana

Facsímil: (809) 686-7040

Dirección postal:

Banco Central de la República Dominicana  
Pedro Henríquez Ureña  
Santo Domingo, D. N.  
República Dominicana

Facsímil: (809) 686-4319

Del Banco:

Dirección postal

Banco Interamericano de Desarrollo  
1300 New York Ave., N.W.  
Washington, D.C. 20577  
EE.UU.

Facsímil: (202) 623-3096



## CAPITULO VII

### Arbitraje

**CLAUSULA 7.01 Cláusula compromisaria.** Para la solución de toda controversia que se derive del presente Contrato y que no se resuelva por acuerdo entre las partes, éstas se someten incondicional e irrevocablemente al procedimiento y fallo del Tribunal de Arbitraje a que se refiere el Capítulo IX de las Normas Generales.

EN FE DE LO CUAL, el Prestatario y el Banco, actuando cada uno por medio de su representante autorizado, firman el presente Contrato en dos (2) ejemplares de igual tenor en Washington, Distrito de Columbia, Estados Unidos de América, el día arriba indicado.

REPUBLICA DOMINICANA

BANCO INTERAMERICANO DE  
DESARROLLO

---

Juan Temístocles Montás  
Secretario Técnico de la Presidencia

---

Enrique V. Iglesias  
Presidente

TESTIGO DE HONOR

---

Leonel Fernández  
Presidente de la República Dominicana

---

**SEGUNDA PARTE**

**NORMAS GENERALES**

**CAPITULO I**

**Aplicación de las Normas Generales**

**ARTICULO 1.01 Aplicación de las Normas Generales.** Estas Normas Generales se aplican a los Contratos de Préstamo que el Banco Interamericano de Desarrollo acuerde con sus Prestatarios y, por lo tanto, sus disposiciones constituyen parte integrante de este Contrato.

**CAPITULO II**

**Definiciones**

**ARTICULO 2.01 Definiciones.** Para los efectos de los compromisos contractuales, se adoptan las siguientes definiciones:

- (a) “Banco” significa el Banco Interamericano de Desarrollo.
- (b) “Contrato” significa el conjunto de Estipulaciones Especiales, Normas Generales y Anexos.
- (c) “Costo de los Empréstitos Multimonetarios Calificados” significa el costo para el Banco de los Empréstitos Multimonetarios Calificados, expresado, en términos de un porcentaje anual, según lo determine razonablemente el Banco.
- (d) “Costo de los Empréstitos Unimonetarios Calificados” significa el costo para el Banco de los Empréstitos Unimonetarios Calificados en cualesquiera de las Monedas Unicas, expresado en términos de un Porcentaje anual, según lo determine razonablemente el Banco.
- (e) “Cuenta Central de Monedas” significa la cuenta en la que el Banco contabiliza, tanto en términos de las unidades monetarias como de su equivalencia en dólares de los Estados Unidos de América, todos los desembolsos y amortizaciones de los Préstamos o de parte de aquellos Préstamos otorgados por el Banco bajo el Sistema de Canasta de Monedas. Aquellos Préstamos o la porción de aquellos Préstamos que hubiesen sido otorgados en la moneda del Prestatario o en una Moneda Unica bajo la Facilidad Unimonetaria, no serán contabilizados en la Cuenta Central de Monedas.

- (f) “Directorio” significa el Directorio Ejecutivo del Banco.
- (g) “Estipulaciones Especiales” significa el conjunto de cláusulas que componen la Primera Parte de este Contrato y que el contienen los elementos peculiares de la operación.
- (h) “Empréstitos Multimonetarios Calificados”, significa: los empréstitos obtenidos por el Banco desde el 1ro de enero de 1990 y que se destinen a proveer los recursos para los Prestamos en Canasta de Monedas con tipo de interés variable; todo ello de conformidad con la política del Banco sobre tasa de interés.
- (i) “Empréstitos Unimonetarios Calificados”, para Prestamos denominados en cualquier Moneda Unica, significa ya sea: (i) desde la fecha en que el primer Préstamo en la Moneda Unica seleccionada sea aprobado por el Directorio del Banco, recursos del mecanismo transitorio de estabilización de dicha Moneda Unica y empréstitos del Banco en dicha Moneda Unica que sean destinados a proveer los recursos para los Prestamos otorgados en esa Moneda Unica bajo al Facilidad Unimonetaria; o (ii) a partir del primer día del séptimo semestre siguiente a la fecha antes mencionada, empréstitos del Banco que sean destinados a proveer los recursos para los préstamos en la Moneda Unica seleccionada bajo la Facilidad Unimonetaria.
- (j) “Facilidad Unimonetaria” significa la Facilidad que el Banco ha establecido para efectuar Préstamos en ciertas monedas convertibles que el Banco selecciona periódicamente.
- (k) “Financiamiento” significa los fondos que el Banco conviene en poner a disposición del Prestatario para contribuir a la realización del Proyecto.
- (l) “Fondo Rotatorio” significa el fondo que el Banco podrá establecer de acuerdo con el Artículo 4.07 de estas Normas Generales con el objeto de adelantar recursos para cubrir gastos relacionados con la ejecución del Proyecto que sean financiables con recursos del Financiamiento.
- (m) “Garante” significa la parte que garantiza el cumplimiento de las obligaciones que contrae el Prestatario y asume otras obligaciones que, según el Contrato de Garantía, quedan a su cargo.
- (n) “Moneda convertible” o “Moneda que no sea la del país del Prestatario”, significa cualquier moneda de curso legal en país distinto al del Prestatario, los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional y cualquiera otra unidad que represente la obligación del servicio de deuda un empréstito del Banco.
- (o) “Moneda Unica” significa cualquier moneda convertible que el Banco haya seleccionado para ser otorgada en prestamos bajo la Facilidad Unimonetaria.

- (p) “Normas Generales” significa el conjunto de artículos que componen la Segunda Parte de este Contrato y que reflejan las políticas básicas del Banco aplicables en forma uniforme a sus Contratos de Préstamo.
- (q) “Organismo(s) Ejecutor(es)” significa la(s) entidad(es) encargada(s) de ejecutar el Proyecto, en todo o en parte.
- (r) “Préstamo” significa los fondos que se desembolsen con cargo al Financiamiento.
- (s) “Préstamo en Canasta de Monedas” significa cualquier Préstamo o parte de un Préstamo otorgado por el Banco para ser desembolsado, y pagado en una combinación de monedas convertibles bajo el Sistema de Canasta de Monedas.
- (t) “Prestamos de la Facilidad Unimonetaria” significa cualquier Préstamo o parte de un Préstamo otorgado por el Banco para ser desembolsado, contabilizado y pagado en una Moneda Unica bajo la Facilidad Unimonetaria.
- (u) “Prestatario” significa la parte en cuyo favor se pone a disposición el Financiamiento.
- (v) “Proyecto” significa el Programa o Proyecto para el cual se otorga el Financiamiento.
- (w) “Semestre” significa los primeros o los segundos seis meses de un año calendario.
- (x) “Sistema de Canasta de Monedas” significa el sistema de compartimento del riesgo cambiario, mediante el cual los Prestatarios de los Prestamos en Canastas de Monedas comparten el riesgo cambiario de sus Préstamos y bajo el cual el Banco efectúa desembolsos y requiere el pago en una combinación de monedas convertibles, conforme el Banco determine.
- (y) “Unidad de Cuenta” significa la unidad financiera utilizada como medio de expresar las obligaciones de pago del capital e intereses adeudados por los Prestatarios en Préstamos en Canasta de Monedas.
- (z) “Valor de la Unidad de Cuenta” significa el valor unitario de la unidad financiera utilizada para calcular los montos adeudados por los Prestatarios en Préstamos en Canasta de Monedas. El Valor de la Unidad de Cuenta a una fecha determinada, se establece mediante la división de la sumatoria de los saldos de monedas convertibles contabilizados en la Cuenta Central de Monedas, expresados en término de dólares de los Estados Unidos de América, por el total de Unidades de Cuenta adeudadas por los Prestatarios a dicha fecha. Para los efectos de expresar los saldos de monedas convertibles contabilizados en la Cuenta Central de Monedas en términos de dólares de los Estados Unidos de América en un día determinado, se utilizará la tasa de cambio vigente en ese día.

---

## CAPITULO III

### **Amortización, Intereses y Comisión de Crédito**

**ARTICULO 3.01. Fechas de amortización.** El Prestatario amortizará el Préstamo en cuotas semestrales en las mismas fechas determinadas en las Estipulaciones Especiales para el pago de los intereses. La fecha de vencimiento de la primera cuota de amortización coincidirá con la primera fecha establecida para el pago de intereses, después de transcurridos seis meses contados a partir de la fecha prevista para el último desembolso.

**ARTICULO 3.02 Comisión de Crédito.** (a) Sobre el saldo no desembolsado del Financiamiento que no sea en moneda del país del Prestatario, éste pagará una comisión de crédito del 0,75% por año, que empezará a devengarse a los sesenta (60) días de la fecha del Contrato.

- (b) En el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, y en el caso de Préstamos en dólares de los Estados Unidos de América bajo la Facilidad Unimonetaria, esta comisión se pagará en dólares de los Estados Unidos de América. En el caso de todos los Préstamos bajo la Facilidad Unimonetaria en una moneda distinta al dólar de los Estados Unidos de América, esta comisión se pagará en la moneda del Préstamo. En el caso de Préstamos en monedas convertibles, la comisión será pagada en las mismas fechas estipuladas para el pago de los intereses de conformidad con lo previsto en las Estipulaciones Especiales.
- (c) Esta comisión cesará de devengarse en todo o parte, según sea el caso, en la medida en que: (i) se hayan efectuado los respectivos desembolsos; o (ii) haya quedado total o parcialmente sin efecto el Financiamiento de conformidad con los Artículos 3.17, 3.18 y 4.02 de estas Normas Generales y con los pertinentes de las Estipulaciones Especiales.

**ARTICULO 3.03 Cálculo de los intereses y de la comisión de crédito.** Los intereses y la comisión de crédito se calcularán con base en el número exacto de días del Semestre correspondiente.

**ARTICULO 3.04 Intereses.** Los intereses se devengarán sobre los saldos deudores diarios del Préstamo a una tasa que se determinará semianualmente sumando un diferencial expresado en términos de un porcentaje anual que el Banco fijará periódicamente de acuerdo con su política sobre tasas de interés, a (i) en el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, al Costo de los Empréstitos Multimonetarios Calificados para el Semestre anterior; o (ii) en el caso de Préstamos bajo la Facilidad Unimonetaria, al Costo de los Empréstitos Unimonetarios Calificados en la Moneda Unica del Préstamo particular para el Semestre anterior. Tan pronto como sea posible, después de finalizar cada Semestre, el Banco notificará al Prestatario acerca de las tasas de interés para el Semestre siguiente.

---

**ARTICULO 3.05 Desembolsos y pagos de amortizaciones e intereses en moneda nacional.** (a) Las cantidades que se desembolsen en la moneda del país del Prestatario se aplicarán al Financiamiento y se adeudarán por el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América, determinado de conformidad con el tipo de cambio vigente en la fecha del respectivo desembolso.

- (b) Los pagos de las cuotas de amortización e intereses deberán hacerse en la moneda desembolsada por el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América, determinado de conformidad con el tipo de cambio vigente en la fecha del pago.
- (c) Para efectos de determinar las equivalencias estipuladas en los incisos (a) y (b) anteriores, se utilizará el tipo de cambio que corresponda de acuerdo con lo establecido en el Artículo 3.06.

**ARTICULO 3.06 Tipo de cambio.** (a) El tipo de cambio que se utilizará para establecer la equivalencia de la moneda del país del Prestatario con relación al dólar de los Estados Unidos de América, será el siguiente:

- (i) El tipo de cambio correspondiente al entendimiento vigente entre el Banco y el respectivo país miembro para los efectos de mantener el valor de la moneda, conforme lo establece la Sección 3 del Artículo V del Convenio Constitutivo del Banco.
- (ii) De no existir en vigor un entendimiento entre el Banco y el respectivo país miembro sobre el tipo de cambio que debe aplicarse para los efectos de mantener el valor de su moneda en poder del Banco, éste tendrá derecho a exigir que para los fines de pago de amortización e intereses se aplique el tipo de cambio utilizado en esa fecha por el Banco Central del país miembro o por el correspondiente organismo monetario para vender dólares de los Estados Unidos de América a los residentes en el país, que no sean entidades gubernamentales, para efectuar las siguientes operaciones: (a) pago por concepto de capital e intereses adeudados; (b) remesa de dividendos o de otros ingresos provenientes de inversiones de capital en el país; y (c) remesa de capitales invertidos. Si para estas tres clases de operaciones no hubiere el mismo tipo de cambio, se aplicará el que sea más alto, es decir, el que represente un mayor número de unidades de la moneda del país respectivo por cada dólar de los Estados Unidos de América.
- (iii) Si en la fecha en que deba realizarse el pago no pudiere aplicarse la regla antedicha por inexistencia de las operaciones mencionadas, el pago se hará sobre la base del más reciente tipo de cambio utilizado para tales operaciones dentro de los treinta (30) días anteriores a la fecha del vencimiento.
- (iv) Si no obstante la aplicación de las reglas anteriores no pudiere determinarse el tipo de cambio que deberá emplearse para los fines de pago o si surgieren discrepancias en cuanto a dicha determinación, se estará en esta materia a lo

que resuelva el Banco tomando en consideración las realidades del mercado cambiario en el respectivo país miembro.

- (v) Si, por incumplimiento de las reglas anteriores, el Banco considera que el pago efectuado en la moneda correspondiente ha sido insuficiente, deberá comunicarlo de inmediato al Prestatario para que éste proceda a cubrir la diferencia dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que se haya recibido el aviso. Si, por el contrario, la suma recibida fuere superior a la adeudada, el Banco procederá a hacer la devolución de los fondos en exceso dentro del mismo plazo.
  
- (b) Con el fin de determinar la equivalencia en dólares de los Estados Unidos de América de un gasto que se efectúe en moneda del país del Prestatario, se utilizará el tipo de cambio aplicable en la fecha de pago del respectivo gasto, siguiendo la regla señalada en el inciso (a) del presente artículo. Para estos efectos se entiende que la fecha de pago del gasto es aquella en la que el Prestatario, el Organismo Ejecutor, o cualesquiera otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos, en favor del contratista o proveedor.

**ARTICULO 3.07 Desembolso y amortizaciones en monedas convertibles en Préstamos en Canasta de Monedas.** (a) En aquellos casos de Préstamos en Canasta de Monedas, los desembolsos y los pagos por amortizaciones en monedas convertibles se contabilizarán en Unidades de Cuenta.

- (b) El saldo adeudado en un Préstamo en Canasta de Monedas a una fecha dada será denominado por su equivalente en dólares de los Estados Unidos de América, mediante la multiplicación del total adeudado en Unidades de cuenta por el Valor de Unidad de Cuenta vigente en dicha fecha.
  
- (c) Las sumas desembolsadas o las amortizaciones efectuadas en los préstamos en Canastas de Monedas, serán agregadas o deducidas, respectivamente, de la Cuenta Central de Monedas, tanto en la moneda utilizada, como en su equivalencia en dólares de los Estados Unidos de América en la fecha del respectivo desembolso o pago.

**ARTICULO 3.08 Pagos de amortizaciones e intereses en monedas convertibles en préstamos en Canasta de Monedas.** (a) En aquellos casos de Préstamos en Canasta de Monedas, los pagos de las cuotas de amortización e intereses deberán hacerse en los respectivos vencimientos y en la moneda que el Banco especifique. Para el pago de las cuotas de amortización el Banco podrá especificar cualquier moneda que forme parte de la Cuenta Central de Monedas.

- (b) Los pagos por amortización e intereses de préstamos en Canasta de Monedas, serán acreditados al Prestatario, en Unidades de Cuenta, utilizado

el Valor de la Unidad de Cuenta vigente en la fecha del pago.

- (c) Cuando se hubiere producido una diferencia por cambios en el Valor de Unidad de Cuenta entre la fecha de facturación y la fecha en que se efectúe el pago, el Banco podrá, según sea el caso: (i) requerir del Prestatario la cancelación de dicha diferencia dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de recibo del aviso correspondiente; o (ii) proceder a reintegrarle la diferencia a su favor dentro del mismo plazo.

**ARTICULO 3.09. Desembolsos y pagos de amortización e intereses en Moneda Única.**

En el caso de Préstamos otorgados bajo la Facilidad Unimonetaria, los desembolsos y pagos de amortización e intereses serán efectuados en la Moneda Única del Préstamo particular.

**ARTICULO 3.10 Valoración de monedas convertibles.** Siempre que, según este Contrato, sea necesario determinar el valor de una Moneda que no sea la del país del Prestatario, en función de otra, tal valor será el que razonablemente fije el Banco.

**ARTICULO 3.11 Participaciones.** (a) El Banco podrá ceder a otras instituciones públicas o privadas, a título de participaciones, los derechos correspondientes a las obligaciones pecuniarias del Prestatario provenientes de este contrato. El Banco informará inmediatamente al Prestatario sobre cada cesión.

(b) Se podrán acordar participaciones en relación con cualesquiera de: (i) las cantidades del Préstamo que se hayan desembolsado previamente a la celebración del acuerdo de participación; o (ii) las cantidades del Financiamiento que estén pendientes de desembolso en el momento de celebrarse el acuerdo de participación.

(c) El Banco podrá, con la previa conformidad del Prestatario, ceder en todo o en parte el importe no desembolsado del Financiamiento a otras instituciones públicas o privadas. A tales efectos, la porción sujeta a participación será denominada en términos de un número fijo de unidades de una o varias monedas convertibles. Igualmente y previa conformidad del Prestatario, el Banco podrá establecer para dicha porción sujeta a participación, una tasa de interés diferente a la establecida en el presente Contrato. Los pagos de los intereses así como de las cuotas de amortización se efectuarán en la moneda especificada en la que se efectuó la participación, y en las fechas indicadas en el Artículo 3.01. El Banco entregará al Prestatario y al Participante una tabla de amortización, después de efectuado el último desembolso.

(d) En el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, el Banco podrá, con la previa conformidad del Prestatario, redenominar cualquier parte de las obligaciones pecuniarias del Prestatario provenientes de este Contrato, en términos de un número fijo de unidades de una moneda o monedas especificadas, de manera que el Banco pueda ceder a otras instituciones públicas o privadas, a título de participaciones y en la medida en que lo



tenga a bien, los derechos correspondientes a dicha parte de las obligaciones del Prestatario. Igualmente y previa conformidad del Prestatario, el Banco podrá establecer para dicha parte de las obligaciones pecuniarias del Contrato, una tasa de interés diferente a la establecida en el presente Contrato. El número de unidades de moneda de tal participación, se deducirá de la Cuenta Central de Monedas en la fecha de la participación y la obligación del Prestatario será modificada de: (i) una suma de Unidades de Cuenta calculada en el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América en dicha fecha, de las unidades de moneda dividida por el valor de Unidad de Cuenta prevaleciente en tal fecha, a (ii) un número fijo de unidades de la moneda o monedas especificadas. El Banco informará inmediatamente al Prestatario sobre cada participación. Se aplicarán los incisos (b) y (c) de este artículo a las participaciones otorgadas bajo este inciso (d), excepto que, no obstante las disposiciones del inciso (c), los pagos de los intereses así como, de las cuotas de amortización se efectuarán en la moneda especificada, en la que se efectuó la participación.

**ARTICULO 3.12. Imputación de los pagos.** Todo pago se imputará en primer término a devolución de anticipos no justificados, luego a comisiones e intereses exigibles en la fecha del pago y si hubiere un saldo, a la amortización de cuotas vencidas de capital.

**ARTICULO 3.13 Pagos anticipados.** Previa notificación escrita al Banco con, por lo menos, cuarenta y cinco (45) días de anticipación, el Prestatario podrá pagar, en unas de las fechas de pago de intereses indicada en las Estipulaciones Especiales, cualquier parte del Préstamo antes de su vencimiento, siempre que en la fecha del pago no adeude suma alguna por concepto de comisiones o intereses. Todo pago parcial anticipado, salvo acuerdo escrito en contrario, se imputará a las cuotas de capital pendientes, en orden inverso a su vencimiento.

**ARTICULO 3.14 Recibos.** A solicitud del Banco, el Prestatario suscribirá y entregará al Banco, a la finalización de los desembolsos, el recibo o recibos que representen las sumas desembolsadas.

**ARTICULO 3.15 Vencimientos en días feriados.** Todo pago o cualquiera otra prestación que, en cumplimiento del presente Contrato, debiera llevarse a cabo en sábado, domingo o en día que sea feriado bancario según la ley del lugar en que deba de ser hecho, se entenderá validamente efectuado en el primer día hábil siguiente, sin que en tal caso proceda recargo alguno.

**ARTICULO 3.16 Lugar de los pagos.** Todo pago deberá efectuarse en la oficina principal del Banco en Washington, Distrito de Columbia, Estados Unidos América, a menos que el Banco designe otro lugar para este efecto, previa notificación escrita al Prestatario.

**ARTICULO 3.17 Renuncia a parte del Financiamiento.** El Prestatario, de acuerdo con el Garante, si lo hubiere, mediante aviso por escrito enviado al Banco, podrá renunciar

a su derecho de utilizar cualquier parte del Financiamiento que no haya sido desembolsada antes del recibo del aviso, siempre que no se trate de las cantidades previstas en el Artículo 5.03 de estas Normas Generales.

**ARTICULO 3.18 Cancelación automática de parte del Financiamiento.** A menos que el Banco haya acordado con el Prestatario y el Garante, si lo hubiere, expresamente y por escrito prorrogar los plazos para efectuar los desembolsos, la porción del Financiamiento que no hubiere sido comprometida o desembolsada, según sea el caso, dentro del correspondiente plazo, quedará automáticamente cancelada.

## CAPITULO IV

### Normas Relativas a Desembolsos

**ARTICULO 4.01 Condiciones previas al primer desembolso.** El primer desembolso del Financiamiento está condicionado a que se cumplan a satisfacción del Banco los siguientes requisitos:

- (a) Que el Banco haya recibido uno o más informes jurídicos fundados que establezcan, con señalamiento de las pertinentes disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias, que las obligaciones contraídas por el Prestatario en este Contrato y las del Garante en el Contrato de Garantía, si lo hubiere, son válidas y exigibles. Dichos informes deberán referirse, además, a cualquier consulta jurídica que el Banco razonablemente estime pertinente formular.
- (b) Que el Prestatario, por sí o por medio del Organismo Ejecutor en su caso, haya designado uno o más funcionarios que puedan representarlo en todos los actos relacionados con la ejecución de este Contrato y haya hecho llegar al Banco ejemplares auténticos de las firmas de dichos representantes. Si se designaren dos o más funcionarios, corresponderá señalar si los designados pueden actuar separadamente o si tienen que hacerlo de manera conjunta.
- (c) Que el Prestatario, por sí o por medio del Organismo Ejecutor en su caso, haya demostrado al Banco que se han asignado los recursos suficientes para atender, por lo menos durante el primer año calendario, la ejecución del Proyecto, de acuerdo con el cronograma de inversiones mencionado en el inciso siguiente. Cuando este Financiamiento constituya la continuación de una misma operación, cuya etapa o etapas anteriores esté financiando el Banco, la obligación establecida en este inciso no será aplicable.

- (d) Que el Prestatario, por sí o por medio del Organismo Ejecutor en su caso, haya presentado al Banco un informe inicial preparado con los lineamientos que señale el Banco y que sirva de base para la elaboración y evaluación de los informes de progreso a que se refiere el subinciso (a) (i) del Artículo 7.03 de estas Normas Generales. En adición a otras informaciones que el Banco pueda razonablemente solicitar de acuerdo con este Contrato, el informe inicial deberá comprender: (i) un plan de realización del Proyecto, que incluya, cuando no se tratare de un programa de concesión de créditos, los planos y especificaciones que, a juicio del Banco, sean necesarias; (ii) un calendario o cronograma de trabajo o de concesión de créditos, según corresponda; y (iii) un cuadro de origen y aplicación de fondos en el que consten el calendario de inversiones detallado, de acuerdo con las categorías de inversión indicadas en el Anexo A de este Contrato y el señalamiento de los aportes anuales necesarios de las distintas fuentes de fondos, con los cuales se financiará el proyecto. Cuando en este Contrato se prevea el reconocimiento de gastos anteriores a su firma o a la de la Resolución aprobatoria del Financiamiento, el informe inicial deberá incluir un estado de las inversiones y, de acuerdo con los objetivos del Financiamiento, una descripción de la obras realizadas en el Proyecto o una relación de los créditos formalizados, según sea del caso, hasta una fecha inmediata anterior al informe.
- (e) Que el Prestatario o el Organismo Ejecutor haya presentado al Banco el plan, catálogo o código de cuentas a que hace referencia el Artículo 7.01 de estas Normas Generales.
- (f) Que el Organismo Oficial de Fiscalización al que se refiere las Estipulaciones Especiales, haya convenido en realizar las funciones de auditoría previstas en el inciso (b) del Artículo 7.03 de estas Normas Generales y en las Estipulaciones Especiales, o que el Prestatario o el Organismo Ejecutor, hayan convenido con el Banco respecto de una firma de contadores públicos independiente que realice las mencionadas funciones.

**ARTICULO 4.02 Plazo para cumplir las condiciones previas al primer desembolso.**

Si dentro de los ciento ochenta (180) días contados a partir de la vigencia de este Contrato, o de un plazo más amplio que las partes acuerden por escrito, no se cumplieren las condiciones previas al primer desembolso establecidas en el Artículo 4.01 de estas Normas Generales y en las Estipulaciones Especiales, el Banco podrá poner término a este Contrato dando al Prestatario el aviso correspondiente.

**ARTICULO 4.03 Requisitos para todo desembolso.** Para que el Banco efectúe

cualquier desembolso será menester: (a) que el Prestatario o el Organismo Ejecutor en su caso, haya presentado por escrito una solicitud de desembolso y que, en apoyo de dicha solicitud, se hayan suministrado al Banco, los pertinentes documentos y demás antecedentes que éste pueda haberle requerido. En el caso de aquellos Préstamos en los cuales el Prestatario haya optado por recibir financiamiento en una combinación de Monedas Unicas, o en una o más Monedas Unicas y bajo el Sistema de Canasta de Monedas, la solicitud debe además de indicar el monto específico de la(s) Moneda(s) Unica(s) particular(es) que se requiere desembolsar y de ser el caso, si se requiere desembolsar contra la parte del Préstamo otorgado bajo el Sistema de Canasta de Monedas; (b) las solicitudes deberán ser presentadas a más tardar con treinta (30) días calendario de anticipación a la fecha de expiración del plazo para desembolsos o de la prórroga del mismo, que el Prestatario y el Banco hubieren acordado por escrito; (c) que no haya surgido algunas de las circunstancias descritas en el Artículo 5.01 de estas Normas Generales; y (d) que el Garante, en su caso, no se encuentre en incumplimiento por más de ciento veinte (120) días, de sus obligaciones de pago para con el Banco por concepto de cualquier Préstamo o Garantía.

**ARTICULO 4.04 Desembolsos para Cooperación Técnica.** Si las Estipulaciones Especiales contemplaran Financiamiento de gastos para Cooperación Técnica, los desembolsos para ese propósito podrán efectuarse una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos en los incisos (a) y (b) del Artículo 4.01 y en el Artículo 4.03 de estas Normas Generales.

**ARTICULO 4.05 Pago de la cuota para inspección y vigilancia.** De los recursos del Financiamiento, el Banco retirará el monto o montos indicados en las Estipulaciones Especiales para que ingresen en las cuentas generales del Banco por concepto de inspección y vigilancia. Ello no requerirá solicitud del Prestatario o del Organismo Ejecutor y podrá efectuarse una vez que se hayan cumplido las condiciones previas para el primer desembolso o cuando haya vencido la fecha del primer pago de la comisión de crédito, lo que ocurriese primero. En el caso de Préstamos en Canasta de Monedas, el Banco retirará y retendrá la cuota para inspección y vigilancia en dólares de los Estados Unidos de América. En el caso de Préstamos con recursos de la Facilidad Unimonetaria o de Préstamos en la Moneda del Prestatario, el Banco retirará y retendrá la cuota para inspección y vigilancia en la moneda del Préstamo.

**ARTICULO 4.06 Procedimiento para los desembolsos.** El Banco podrá efectuar desembolsos con cargo al Financiamiento, así: (a) mediante giros en favor del Prestatario de las sumas a que tenga derecho de conformidad con este Contrato; (b) mediante pagos por cuenta del Prestatario y de acuerdo con él a otras instituciones bancarias; (c) mediante la constitución o renovación del Fondo Rotatorio a que se refiere el Artículo 4.07 siguiente; y (d) mediante otro método que las partes acuerden por escrito. Cualquier gasto bancario que cobre un tercero con motivo de los desembolsos será por cuenta del Prestatario. A menos que las partes lo acuerden de otra manera, sólo se harán desembolsos en cada ocasión por sumas no inferiores al equivalente de Cien Mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$100.000).

**ARTICULO 4.07. Fondo Rotatorio.** (a) Con cargo al Financiamiento y cumplidos los requisitos previstos en los Artículos 4.01 y 4.03 de estas Normas Generales y los que fueren pertinentes de las Estipulaciones Especiales, el Banco podrá adelantar recursos del Financiamiento para establecer, ampliar o renovar un Fondo Rotatorio para cubrir los gastos relacionados con la ejecución del Proyecto que sean financiables con tales recursos, de acuerdo con las disposiciones de este Contrato.

(b) Salvo expreso acuerdo entre las partes, el monto del Fondo Rotatorio no excederá del 5% del monto del Financiamiento. El Banco podrá ampliar o renovar total o parcialmente el Fondo Rotatorio si así se le solicita justificadamente, a medida que se utilicen los recursos y siempre que se cumplan los requisitos del Artículo 4.03 de estas Normas Generales y los que se establezcan en las Estipulaciones Especiales. El Banco podrá también reducir o cancelar el monto del Fondo Rotatorio en el caso de que determine que los recursos suministrados a través de dicho Fondo Rotatorio exceden las necesidades del Proyecto. Tanto la constitución como la renovación del Fondo Rotatorio se considerarán desembolsos para los efectos de este Contrato.

(c) El plan, catálogo o código de cuentas que el Prestatario u Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco según el Artículo 4.01 (e) de estas Normas Generales indicará el método contable que el Prestatario utilizará para verificar las transacciones y el estado de cuentas del Fondo Rotatorio.

(d) A más tardar treinta (30) días antes de la fecha acordada para el último desembolso del Financiamiento, el Prestatario deberá presentar la justificación final de la utilización del Fondo Rotatorio y devolver el saldo no justificado.

(e) En el caso de aquellos préstamos en los cuales el Prestatario ha optado por recibir financiamiento en una combinación de Monedas Unicas, o en una o varias Monedas Unicas y bajo el Sistema de Canasta de Monedas, el Prestatario podrá, sujeto a la disponibilidad de un saldo sin desembolsar en esas monedas, optar por recibir un desembolso para el Fondo Rotatorio en cualesquiera de las Monedas Unicas del Préstamo o de la porción bajo el Sistema de Canasta de Monedas, si la hubiera, o en cualquier otra combinación de éstas.

**ARTICULO 4.08 Disponibilidad de moneda nacional.** El Banco estará obligado a efectuar desembolsos al Prestatario, en la moneda de su país, solamente en la medida en que el respectivo depositario del Banco la haya puesto a su efectiva disposición.

## CAPITULO V

---

**Suspensión de Desembolsos y Vencimiento Anticipado**

**ARTICULO 5.01. Suspensión de desembolsos.** El Banco, mediante aviso escrito al Prestatario, podrá suspender los desembolsos, si surge y mientras subsista, alguna de las circunstancias siguientes:

(a) El retardo en el pago de las sumas que el Prestatario adeude al Banco por capital, comisiones, intereses, devolución de anticipos o por cualquier otro concepto, con motivo de este Contrato o de cualquier otro Contrato de Préstamo celebrado entre el Banco y el Prestatario.

(b) El incumplimiento por parte del Prestatario de cualquier otra obligación estipulada en él o en los Contratos suscritos con el Banco para financiar el Proyecto.

(c) El retiro o suspensión como miembro del Banco del país en que el Proyecto debe ejecutarse.

(d) Cuando el Proyecto o los propósitos del Financiamiento pudieren ser afectados por: (i) cualquier restricción, modificación o alteración de las facultades legales, de las funciones o del patrimonio del Prestatario o del Organismo Ejecutor; o (ii) cualquier modificación o enmienda que se hubiere efectuado sin la conformidad escrita del Banco, en las condiciones básicas cumplidas antes de la Resolución aprobatoria del Financiamiento o de la firma del Contrato. En estos casos, el Banco tendrá derecho a requerir del Prestatario y del Ejecutor una información razonada y pormenorizada y sólo después de oír al Prestatario o al Ejecutor y de apreciar sus informaciones y aclaraciones, o en el caso de falta de manifestación del Prestatario y del Ejecutor, el Banco podrá suspender los desembolsos si juzga que los cambios introducidos afectan sustancialmente y en forma desfavorable al Proyecto o hacen imposible su ejecución.

(e) El incumplimiento por parte del Garante, si lo hubiere, de cualquier obligación estipulada en el Contrato de Garantía.

(f) Cualquier circunstancia extraordinaria que, a juicio del Banco, y no tratándose de un Contrato con la República como Prestatario, haga improbable que el Prestatario pueda cumplir las obligaciones contraídas en este Contrato, o que no permita satisfacer los propósitos que se tuvieron en cuenta al celebrarlo.

**ARTICULO 5.02 Terminación, vencimiento, anticipado o cancelaciones parciales de montos no desembolsados.**

(a) El Banco podrá poner término a este Contrato en la parte del Financiamiento que hasta esa fecha no haya sido desembolsada o declarar vencido y pagadero de inmediato la totalidad del Préstamo o una parte de él, con los

intereses y comisiones devengadas hasta la fecha del pago: (i) si alguna de las circunstancias previstas en los incisos (a), (b), (c) y (e) del artículo anterior se prolongase más de sesenta (60) días; o (ii) si la información a la que se refiere el inciso (d) del artículo anterior, o las aclaraciones o informaciones adicionales presentadas por el Prestatario o por el Organismo Ejecutor, en su caso, no fueren satisfactorias.

- (b) El Banco podrá cancelar la parte no desembolsada del Financiamiento que estuviese destinada a una adquisición determinada de bienes, obras, servicios conexos o servicios de consultoría, o declarar vencida y pagadera la parte del Financiamiento correspondiente a dichas adquisiciones, si ya se hubiese desembolsado, si, en cualquier momento, determinare que: (i) dicha adquisición se llevó a cabo sin seguir los procedimientos indicados en este Contrato; o (ii) representantes del Prestatario o del Beneficiario de una cooperación técnica, incurrieron en prácticas corruptivas, ya sea durante el proceso de selección del contratista o durante el período de ejecución del respectivo contrato, sin que, para corregir la situación, el Prestatario o Beneficiario hubiese tomado oportunamente medidas apropiadas, aceptables al Banco y acordes con las garantías de debido proceso establecidas en la legislación del país del Prestatario o Beneficiario.
- (c) Para los efectos del inciso anterior, se definen las diversas figuras que constituyen prácticas corruptivas: (i) Soborno consiste en ofrecer, dar, recibir o solicitar indebidamente cualquier cosa de valor capaz de influir en las decisiones que deban tomar funcionarios públicos o quienes actúen en su lugar en relación con el proceso de licitación o de contratación de consultores o durante la ejecución del contrato correspondiente; (ii) Extorsión o Coacción, el hecho de amenazar a otro con causarle a él mismo o a miembros de su familia, en su persona, honra, o bienes, un mal que constituyere delito, para influir en las decisiones durante el proceso de licitación o de contratación de consultores o durante la ejecución del contrato correspondiente, ya sea que el objetivo se hubiese o no logrado; (iii) Fraude, la tergiversación de datos o hechos con el objeto de influir sobre el proceso de una licitación o de una contratación de consultores o la fase de ejecución del contrato, en perjuicio del Prestatario y de los participantes; y (iv) Colusión, las acciones entre oferentes destinadas a que se obtengan precios de licitación a niveles artificiales, no competitivos, capaces de privar al Prestatario de los beneficios de una competencia libre y abierta.

**ARTICULO 5.03. Obligaciones no afectadas.** No obstante lo dispuesto en los Artículos 5.01 y 5.02 precedentes, ninguna de las medidas previstas en este Capítulo afectará el desembolso por parte del Banco de: (a) las cantidades sujetas a la garantía de una carta de crédito irrevocable; y (b) las cantidades que el Banco se haya comprometido específicamente por escrito con el Prestatario o el Organismo Ejecutor, en su caso, a

suministrar con cargo a los recursos del Financiamiento para hacer pagos a un proveedor de bienes o servicios. El Banco podrá dejar sin efecto el compromiso indicado en este inciso (b) cuando se hubiese determinado a satisfacción del Banco que, con motivo del contrato para la adquisición de los citados bienes o servicios, ocurrieron una o más prácticas corruptivas.

**ARTICULO 5.04. No renuncia de derechos.** El retardo o el no ejercicio por parte del Banco de los derechos acordados en este Contrato no podrán ser interpretados como renuncia del Banco a tales derechos, ni como el haber aceptado hechos o circunstancias que, de haberse producido, lo hubieran facultado para ejercitarlos.

**ARTICULO 5.05 Disposiciones no afectadas.** La aplicación de las medidas establecidas en este Capítulo no afectará las obligaciones del Prestatario establecidas en este Contrato, las cuales quedarán en pleno vigor, salvo en el caso de vencimiento anticipado de la totalidad del Préstamo, en cuya circunstancia sólo quedarán vigentes las obligaciones pecuniarias del Prestatario.

## CAPITULO VI

### Ejecución del Proyecto

**ARTICULO 6.01. Disposiciones generales sobre ejecución del Proyecto.** (a) El Prestatario conviene en que el Proyecto será llevado a cabo con la debida diligencia de conformidad con eficientes normas financieras y técnicas y de acuerdo con los planes, especificaciones, calendario de inversiones, presupuestos, reglamentos y otros documentos que el Banco haya aprobado. Igualmente, conviene en que todas las obligaciones a su cargo deberán ser cumplidas a satisfacción del Banco.

(b) Toda modificación importante en los planes, especificaciones, calendario de inversiones, presupuestos, reglamentos y otros documentos que el Banco haya aprobado, así como todo cambio sustancial en el contrato o contratos de bienes o servicios que se costeen con los recursos destinados a la ejecución del Proyecto o las modificaciones de las categorías de inversiones, requieren el consentimiento escrito del Banco.

**ARTICULO 6.02 Precios y licitaciones.** (a) Los contratos para ejecución de obras, adquisición de bienes y prestación de servicios para el Proyecto se deberán pactar a un costo razonable que será generalmente el precio más bajo del mercado, tomando en cuenta factores de calidad, eficiencia y otros que sean del caso.

(b) En la adquisición de maquinaria, equipo y otros bienes relacionados con el Proyecto y en la adjudicación de contratos para la ejecución de obras, deberá utilizarse el sistema de licitación pública, en todos los casos en que el valor de dichas adquisiciones sea igual o exceda los montos indicados en el Capítulo IV de las Estipulaciones Especiales. Las licitaciones se sujetarán a los procedimientos establecidos en el Anexo B respectivo de este contrato.



**ARTICULO 6.03. Utilización de bienes.** Salvo autorización expresa del Banco, los bienes adquiridos con los recursos del Financiamiento deberán dedicarse exclusivamente para los fines del Proyecto. Concluida la ejecución del Proyecto, la maquinaria y el equipo de construcción utilizados en dicha ejecución, podrán emplearse para otros fines.

**ARTICULO 6.04. Recursos adicionales.** (a) El Prestatario deberá aportar oportunamente todos los recursos adicionales a los del Préstamo que se necesiten para la completa e ininterrumpida ejecución del Proyecto, cuyo monto estimado se señala en las Estipulaciones Especiales. Si durante el proceso de desembolso del Financiamiento se produjere un alza del costo estimado del Proyecto, el Banco podrá requerir la modificación del calendario de inversiones referido en el inciso (d) del Artículo 4.01 de estas Normas Generales, para que el Prestatario haga frente a dicha alza.

(b) A partir del año calendario siguiente a la iniciación del Proyecto y durante el período de su ejecución, el Prestatario deberá demostrar al Banco, en los primeros sesenta (60) días de cada año calendario, que dispondrá oportunamente de los recursos necesarios para efectuar la contribución local al Proyecto durante ese año.

## CAPITULO VII

### Registros, Inspecciones e Informes

**ARTICULO 7.01. Control interno y registros.** El Prestatario o el Organismo Ejecutor, según corresponda, deberá mantener un adecuado sistema de controles internos contables y administrativos. El sistema contable deberá estar organizado de manera que provea la documentación necesaria para verificar las transacciones y facilitar la preparación oportuna de los estados financieros e informes. Los registros del Proyecto deberán ser llevados de manera que: (a) permitan identificar las sumas recibidas de las distintas fuentes; (b) consignen, de conformidad con el catálogo de cuentas que el Banco haya aprobado, las inversiones en el Proyecto, tanto con los recursos del Préstamo como con los demás fondos que deban aportarse para su total ejecución; (c) incluyan el detalle necesario para identificar los bienes adquiridos y los servicios contratados, así como la utilización de dichos bienes y servicios; y (d) demuestren el costo de las inversiones en cada categoría y el progreso de las obras. Cuando se trate de programas de crédito, los registros deberán precisar, además, los créditos otorgados, las recuperaciones efectuadas y la utilización de éstas.

**ARTICULO 7.02. Inspecciones.** (a) El Banco podrá establecer los procedimientos de inspección que juzgue necesarios para asegurar el desarrollo satisfactorio del Proyecto.

(b) El Prestatario y el Organismo Ejecutor, en su caso, deberán permitir al Banco que inspeccione en cualquier momento el Proyecto, el equipo y los materiales correspondientes y revise los registros y documentos que el Banco estime pertinente conocer. El personal que envíe el Banco para el cumplimiento de este propósito, deberá

contar con la más amplia colaboración de las autoridades respectivas. Todos los costos relativos al transporte, salario y demás gastos de dicho personal, serán pagados por el Banco.

**ARTICULO 7.03. Informes y estados financieros.** (a) El Prestatario o el Organismo Ejecutor, según corresponda, presentará al Banco los informes que se indican a continuación, en los plazos que se señalan para cada uno de ellos:

- (i) Los informes relativos a la ejecución del Proyecto, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la finalización de cada Semestre calendario o en otro plazo que las partes acuerden, preparados de conformidad con las normas que al respecto se acuerden con el Banco.
- (ii) Los demás informes que el Banco razonablemente solicite en relación con la inversión de las sumas prestadas, la utilización de los bienes adquiridos con dichas sumas y el progreso del Proyecto.
- (iii) Tres ejemplares de los estados financieros correspondientes a la totalidad del Proyecto, al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor, e información financiera complementaria relativa a dichos estados. Los estados financieros serán presentados dentro de los ciento veinte (120) días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor, comenzando con el ejercicio en que se inicie la ejecución del Proyecto y durante el período señalado en las Estipulaciones Especiales.
- (iv) Cuando las Estipulaciones Especiales lo requieran, tres ejemplares de los estados financieros del Prestatario, al cierre de su ejercicio económico, e información financiera complementaria relativa a esos estados. Los estados serán presentados durante el período señalado en las Estipulaciones Especiales, comenzando con los del ejercicio económico en que se inicie el Proyecto y dentro de los ciento veinte (120) días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Prestatario. Esta obligación no será aplicable cuando el Prestatario sea la República o el Banco Central.
- (v) Cuando las Estipulaciones Especiales lo requieran, tres ejemplares de los estados financieros del Organismo Ejecutor, al cierre de su ejercicio económico, e información financiera complementaria relativa a dichos estados. Los estados serán presentados durante el período señalado en las Estipulaciones Especiales, comenzando con los del ejercicio económico en que se inicie el Proyecto y dentro de los ciento veinte (120) días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor.

(b) Los estados y documentos descritos en los incisos (a) (iii), (iv) y (v) deberán presentarse con dictamen de la entidad auditora que señalen las Estipulaciones Especiales

de este Contrato y de acuerdo con requisitos satisfactorios al Banco. El Prestatario o el Organismo Ejecutor, según corresponda, deberá autorizar a la entidad auditora para que proporcione al Banco la información adicional que éste razonablemente pueda solicitarle, en relación con los estados financieros e informes de auditoría emitidos.

(c) En los casos en que el dictamen esté a cargo de un organismo oficial de fiscalización y éste no pudiere efectuar su labor de acuerdo con requisitos satisfactorios al Banco o dentro de los plazos arriba mencionados, el Prestatario o el Organismo Ejecutor contratará los servicios de una firma de contadores públicos independiente aceptable al Banco. Asimismo, podrán utilizarse los servicios de una firma de contadores públicos independiente, si las partes contratantes así lo acuerdan.

## CAPITULO VIII

### Disposición sobre Gravámenes y Exenciones

**ARTICULO 8.01. Compromiso sobre gravámenes.** En el supuesto de que el Prestatario conviniere en establecer algún gravamen específico sobre todo o parte de sus bienes o rentas como garantía de una deuda externa, habrá de constituir al mismo tiempo un gravamen que garantice al Banco, en un pie de igualdad y proporcionalmente, el cumplimiento de las obligaciones pecuniarias derivadas de este Contrato. Sin embargo, la anterior disposición no se aplicará: (a) a los gravámenes constituidos sobre bienes, para asegurar el pago del saldo insoluto de su precio de adquisición; y (b) a los constituidos con motivo de operaciones bancarias para garantizar el pago de obligaciones cuyos vencimientos no excedan de un año de plazo. En caso de que el Prestatario sea un país miembro, la expresión “bienes o rentas” se refiere a toda clase de bienes o rentas que pertenezcan al Prestatario o a cualesquiera de sus dependencias que no sean entidades autónomas con patrimonio propio.

**ARTICULO 8.02. Exención de impuestos.** El Prestatario se compromete a que tanto el capital como los intereses y demás cargos del Préstamo se pagarán sin deducción ni restricción alguna, libres de todo impuesto, tasa, derecho o recargo que establezcan o pudieran establecer las leyes de su país y a hacerse cargo de todo impuesto, tasa o derecho aplicable a la celebración, inscripción y ejecución de este Contrato.

## CAPITULO IX

### Procedimiento Arbitral

**ARTICULO 9.01. Composición del Tribunal.** (a) El Tribunal de Arbitraje se compondrá de tres miembros, que serán designados en la forma siguiente: uno, por el Banco; otro, por el Prestatario; y un tercero, en adelante denominado el “Dirimente”, por acuerdo directo entre las partes, o por intermedio de los respectivos árbitros. Si las partes o los árbitros no se pusieren de acuerdo respecto de la persona del Dirimente, o si una de las partes no pudiera designar árbitro, el Dirimente será designado, a petición de cualquiera de

las partes, por el Secretario General de la Organización de los Estados Americanos. Si una de las partes no designare árbitro, éste será designado por el Dirimente. Si alguno de los árbitros designados o el Dirimente no quisiere o no pudiere actuar o seguir actuando, se procederá a su reemplazo en igual forma que para la designación original. El sucesor tendrá las mismas funciones y atribuciones que el antecesor.

(b) Si la controversia afectare tanto al Prestatario como al Garante, si lo hubiere, ambos serán considerados como una sola parte y, por consiguiente, tanto para la designación del árbitro como para los demás efectos del arbitraje, deberán actuar conjuntamente.

**ARTICULO 9.02. Iniciación del procedimiento.** Para someter la controversia al procedimiento de arbitraje, la parte reclamante dirigirá a la otra una comunicación escrita exponiendo la naturaleza del reclamo, la satisfacción o reparación que persigue y el nombre del árbitro que designa. La parte que hubiere recibido dicha comunicación deberá, dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días, comunicar a la parte contraria el nombre de la persona que designe como árbitro. Si dentro del plazo de treinta (30) días, contado desde la entrega de la comunicación referida al reclamante, las partes no se hubieren puesto de acuerdo en cuanto a la persona del Dirimente, cualquiera de ellas podrá recurrir ante el Secretario General de la Organización de los Estados Americanos para que éste proceda a la designación.

**ARTICULO 9.03. Constitución del Tribunal.** El Tribunal de Arbitraje se constituirá en Washington, Distrito de Columbia, Estados Unidos de América, en la fecha que el Dirimente designe y, constituido, funcionará en las fechas que fije el propio Tribunal.

**ARTICULO 9.04. Procedimiento.** (a) El Tribunal sólo tendrá competencia para conocer de los puntos de la controversia. Adoptará su propio procedimiento y podrá por propia iniciativa designar los peritos que estime necesarios. En todo caso, deberá dar a las partes la oportunidad de presentar exposiciones en audiencia.

(b) El Tribunal fallará en conciencia, con base en los términos de este Contrato y pronunciará su fallo aún en el caso de que alguna de las partes actúe en rebeldía.

(c) El fallo se hará constar por escrito y se adoptará con el voto concurrente de dos miembros del Tribunal, por lo menos. Deberá dictarse dentro del plazo aproximado de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha del nombramiento del Dirimente, a menos que el Tribunal determine que por circunstancias especiales e imprevistas deba ampliarse dicho plazo. El fallo será notificado a las partes mediante comunicación suscrita cuando menos por dos miembros del Tribunal y deberá cumplirse dentro del plazo de treinta (30) días, contados a partir de la fecha de la notificación. Dicho fallo tendrá mérito ejecutivo y no admitirá recurso alguno.

**ARTICULO 9.05. Gastos.** Los honorarios de cada árbitro serán cubiertos por la parte que lo hubiere designado y los honorarios del Dirimente serán cubiertos por ambas partes

en igual proporción. Antes de constituirse el Tribunal, las partes acordarán los honorarios de las demás personas que, de mutuo acuerdo, convengan que deban intervenir en el procedimiento de arbitraje. Si el acuerdo no se produjere oportunamente, el propio Tribunal fijará la compensación que sea razonable para dichas personas, tomando en cuenta las circunstancias. Cada parte sufragará sus costos en el procedimiento de arbitraje, pero los gastos del Tribunal serán sufragados por las partes en igual proporción. Toda duda en relación con la división de los gastos o con la forma en que deban pagarse será resuelta sin ulterior recurso por el Tribunal.

**ARTICULO 9.06. Notificaciones.** Toda notificación relativa al arbitraje o al fallo será hecha en la forma prevista en este Contrato. Las partes renuncian a cualquier otra forma de notificación.

## ANEXO A

### EL PROGRAMA

#### **Proyecto de Consolidación de la Reforma y Modernización en Agua Potable y Saneamiento**

##### **I. Objeto**

- 1.01** El objeto del Programa es prestar servicios de agua potable y de saneamiento a nivel nacional, con los niveles de cobertura y calidad establecidos por la autoridad competente, con los menores costos posibles, y mediante esquemas sostenibles financiera y ambientalmente. Para lograr este objetivo, el Programa se propone lograr que las empresas operadoras de los servicios se comporten como proveedores privados actuando en mercados competitivos.
- 1.02** Los objetivos específicos del Programa son transformar a la Corporación de Acueductos y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD), Corporación de Acueductos y Alcantarillados de Santiago (CORAASAN), Corporación y Alcantarillados de Moca (CORAAMOCA), Corporación de Acueductos y Alcantarillados de Romana (CORAAROM) en Compañías por Acciones, de propiedad estatal, con participación de la Sociedad Civil en sus Consejos Directivos, e incorporar al sector privado a través de Contratos de Gerenciamiento en CORAAMOCA y CORAAROM. Para el Instituto Nacional de Aguas Potables y Alcantarillados (INAPA), su gradual descentralización en unidades regionales autónomas, la identificación de unidades operativas capaces de operar con autonomía financiera, y el gradual traspaso de la gestión de acueductos rurales a los usuarios.

##### **II. Descripción**

- 2.01** Para el logro de los objetivos descritos en la sección I anterior, el Proyecto financiará las actividades de Administración y Coordinación del mismo, así como los siguientes tres componentes: (a) Obras Demostrativas y de Emergencia; (b) Asistencia Técnica; y (c) Inversiones en infraestructura.

##### **2.02 Administración y Coordinación (US\$5.5 millones)**

Bajo esta actividad, con recursos del Proyecto serán financiados la instalación y puesta en marcha de las principales instancias de ejecución y coordinación de este Proyecto. Para el efecto, se financiarán los gastos de operación presupuestados para los cinco años de ejecución del Proyecto para el personal del Organismo Ejecutor

encargado del manejo del Proyecto, la UEP y las unidades ejecutoras constituidas dentro de cada una de las corporaciones participantes del Programa. Adicionalmente, con los recursos del Financiamiento del Banco, se financiará una evaluación de medio término, auditorías financieras y operativas, y auditorías ambientales, además de consultorías ad –hoc y asistencia en licitaciones y adjudicación de contratos.

### **2.03 Componente de Obras Demostrativas y de Emergencia (US\$8.6 millones)**

Inversiones dirigidas a resolver algunos de los problemas más visibles y urgentes en los servicios de agua y saneamiento, y cuya ejecución puede completarse en menos de un año. Irán acompañadas de capacitación del personal en el manejo de los sistemas. Con estas inversiones se procurará mejorar rápidamente el funcionamiento de los sistemas y atender necesidades críticas de salubridad, y así ganar credibilidad para las empresas proveedoras y para el proceso de reforma. Servirán también para introducir en las empresas nuevas prácticas de operación en las empresas, con características de eficiencia, calidad, y sostenibilidad financiera. Las obras que serán financiadas son las siguientes:

- (a) Para CAASD, tres obras (US\$1.4 millones): (i) Establecer dos zonas piloto para la ejecución de programas de control de fugas y micromedición. La mejora inicial en la calidad de servicio, acompañada de campañas de concientización de los usuarios, viabilizará la generalización de la micromedición. La introducción de macromedidores y la instalación de cortinas de válvulas permitirá controlar las fugas físicas y pondrá a disposición caudales para servir a otras zonas de la ciudad; (ii) Recuperar la capacidad de la planta de tratamiento de Haina – Managuayabo (4m<sup>3</sup>/s), mediante el cambio de la arena en los filtros; y (iii) Rehabilitar dos plantas de tratamiento de aguas servidas para viabilizar en la empresa el inicio de un proceso de responsabilidad sobre la calidad de las aguas vertidas.
- (b) Para CORAASAN (US\$3.3 millones), principalmente rehabilitar la obra de toma Pastor y su planta de tratamiento en El Nibaje, con una capacidad de 1 m<sup>3</sup>/s. Adicionalmente, renovar los equipos electromecánicos en las plantas de tratamiento de aguas servidas de Rafey y Cienfuegos con un costo de US\$145 mil.
- (c) Para CORAAMOCA (US\$0.9 millones), construir un colector de aguas servidas actualmente vertidas mediante canales abiertos y recuperar la capacidad plena de tratamiento de aguas servidas en las plantas de La Dura y La Colina. Además dotar a la empresa de un laboratorio para controlar la calidad del agua potable y de equipo básico para operación, transporte y administración.
- (d) Para COAAROM (US\$0.2 millones), para renovar equipo de bombeo y para

obras de rehabilitación y mantenimiento.

- (e) Para INAPA (US\$2.8 millones), para renovar equipo electromecánico para asegurar la calidad del tratamiento de agua potable en aproximadamente 18 plantas y descentralizar seis acueductos rurales en las ocho zonas atendidas por la empresa.

#### **2.04 Componente de Asistencia Técnica (US\$15.8 millones)**

Fortalecimiento de las empresas prestadoras de servicios para que puedan desempeñarse en el nuevo marco institucional y regulatorio. La Asistencia Técnica se orientará a modificar la estructura corporativa de las empresas. Al mismo tiempo, fortalecer la capacidad de gestión de sus gerencias, para que puedan responder a las demandas de eficiencia operativa y comercial propias de empresas competitivas.

- a) Bajo este componente, serán financiadas las siguientes actividades específicas:
  - (i) **Preparación de Planes Empresariales para CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA Y COAAROM (US\$0.8 millones).** Se agruparán estas tareas en un solo contrato de consultoría, para no duplicar tareas y asegurar la coherencia de las propuestas. Los planes deberán incluir los siguientes componentes: (a) plan de reestructuración con el diseño corporativo de cada empresa, sus Estatutos, Reglamentos y Términos de Referencia de su Gerente General y Gerente Financiero; (b) plan de inversiones, planes operativos y planes financieros con determinación de tarifas, subsidios y transferencias con un horizonte de 5 años; (c) contratos tipo para externalizar la contratación de servicios; y (d) modelo de contrato licencia y propuestas para revisar el contrato provisional previo a la conversión de las corporaciones en CA.
  - (ii) **Preparación de un Plan de Reforma Empresarial de INAPA (US\$0.8 millones).** Además de las tareas listadas para los Planes Empresariales de las otras corporaciones, seleccionar seis sistemas como pilotos por su aptitud para operar como unidades independientes y por su distribución geográfica amplia en las zonas atendidas por INAPA, y preparar sus respectivas contratos de gestión bajo modalidades diversas que parezcan las más favorables para los usuarios. La intención es contratar operadores que aporten capacidad gerencial, pero utilicen el personal operativo de INAPA. Tales operadores no asumirían riesgos comerciales y su remuneración incluiría bonificaciones por la superación de metas definidas en sus contratos.



- (iii) **Desarrollo de sistemas gerenciales (US\$1.8 millones).** Diseñar sistemas que funcionen de manera integrada y utilizando tecnología moderna para recoger información y para administrar los sistemas comercial, contable y financiero de las empresas CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA e INAPA.
- (iv) **Estudios (US\$4.0 millones).** Dos estudios son esenciales para la definición de planes de inversiones en las empresas. El primero es el Plan Maestro de Alcantarillado de Santo Domingo. La cobertura del alcantarillado es de apenas un 26% y el tratamiento no llega al 5%. Las necesidades de inversiones son cuantiosas y deberán resolver también los problemas de desagües pluviales y tratamiento de aguas servidas. El Plan Maestro deberá balancear las prioridades de inversión con la capacidad financiera de la empresa, limitada por la viabilidad de elevar las tarifas a los usuarios y la disponibilidad de soporte presupuestario del gobierno central. El segundo estudio se refiere a la sectorización de la red de agua potable de Santo Domingo. Desarrollar un modelo matemático de la red de distribución, incluyendo la instalación de cortinas de válvulas, preparar los documentos de licitación para la primera fase de ejecución, a ser financiada por el Proyecto.
- (v) **Gestión ambiental (US\$0.4 millones).** Para asegurar el tratamiento adecuado de los temas ambientales y la consideración de los riesgos asociados a huracanes y otros desastres naturales en acciones del Proyecto, se deberán establecer los procedimientos correspondientes en la UEP, y montar unidades ambientales en las corporaciones. Además, elaborar un estudio sobre la disposición de lodos de las plantas de tratamiento y ejecutar un programa de educación participativa en salud y medio ambiente.
- (vi) **Modernización de sistemas (US\$8.0 millones).** Una vez que la Ley Marco haya sido aprobada por el Congreso, la asistencia técnica financiaría la modernización de los sistemas gerenciales (administrativos y de informática) para las empresas prestadoras de los servicios de agua potable y saneamiento (CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA e INAPA). La supervisión de esta tarea deberá estar a cargo de la misma empresa que diseñó dichos sistemas. No se incluyen gastos en los seis sistemas urbanos de INAPA manejados por Contratos de Gestión Privada, los cuales deben ser autofinanciados, es decir, generar excedentes superiores a sus gastos en reforzamiento gerencial.

**2.05 Componente de Inversiones en Infraestructura (US\$45.0 millones).**

Este componente comprende lo siguiente:

- a) **Inversiones en obras (US\$42.0 millones)** dirigido a rehabilitar obras existentes y ejecutadas de la siguiente forma: (i) 33% por CAASD, para obras de optimización de sistemas, rehabilitación de tanques de almacenamiento y medición; (ii) 33% por INAPA, para optimización de la infraestructura y medición; (iii) 19% por CORASAAN, para optimización del sistema de distribución, extensión de drenaje y medición; (iv) 10% por CORAAMOCA, para tratamiento de agua, optimización del sistema y medición; y (v) 5% por COAAROM para obras de rehabilitación. En el caso que alguna de las corporaciones esté atrasada en la presentación de proyectos de inversión y no esté en condiciones de utilizar sus fondos en el período acordado, la corporación que utilizó toda su asignación, podrá presentar proyectos adicionales y utilizar los fondos que todavía estén disponibles.
  
- b) **Apoyo a la Gestión comunitaria de Acueductos rurales (US\$3.0 millones).** Principalmente dos acciones: (i) fortalecer las unidades regionales de INAPA en aspectos de promoción, asistencia técnica, y entrenamiento del personal en la metodología de participación total; y (ii) financiar inversiones en acueductos rurales. El número de beneficiarios sería de alrededor de 20.000 habitantes.

**III. Costo del Programa y plan de financiamiento**

- 3.01** El costo estimado del Programa es el equivalente de US\$89,000.000, según la siguiente distribución por categorías de inversión y por fuentes de financiamiento:



#### **IV. Ejecución**

- 4.01** La ejecución del proyecto será llevado a cabo por la STP, por intermedio de la UEAPS, con la participación de las corporaciones a que se refiere el párrafo 3 de las Estipulaciones Especiales del Contrato, y de los entes mencionados en el mismo párrafo, cuando éstos se encuentren operando, a satisfacción del Banco. La STP contratará la firma consultora que se desempeñará como la Unidad Ejecutora Principal (“UEP”). La UEAPS estará encargada de las auditorías operativas y financieras del Proyecto y de la evaluación de medio término. La UEP coordinará la ejecución del Proyecto, supervisará la ejecución del componente de asistencia técnica y el plan de acción ambiental, administrará los componentes de inversión, mantendrá los registros de sus actividades, preparará y someterá los informes de progreso necesarios. Las obras de inversión serán ejecutadas por CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA, CORAAROM e INAPA. INAPA ejecutará además las inversiones en acueductos rurales.
- 4.02** Los estudios y consultorías del Componente de Asistencia Técnica serán contratados por el Secretariado Técnico de la Presidencia, y su supervisión será conjunta con las corporaciones que serán las beneficiarias de sus resultados. En el caso del estudio del Plan Empresarial de INAPA, igual que para los contratos de gestión, el resultado del estudio se consultará además con el ente Rector, y hasta su creación con la UEAPS, la cual efectuará una supervisión técnica conjunta con la UEP. En el caso de los sistemas gerenciales, se efectuará una supervisión técnica conjunta con los varios operadores (CAASD, CORAASAN, CORAAMOCA, CORAAROM e INAPA), los cuales estarían implementando dichos sistemas.
- 4.03** El Componente de Inversión en Infraestructura será administrado por la UEP, pero la ejecución de las inversiones estará bajo la responsabilidad directa de los operadores que licitarán los varios proyectos. Los recursos de este componente serán regulados por un Reglamento Operativo que contendrá todos los criterios específicos para su uso. En este Componente, cada operador montará una pequeña unidad ejecutora conformada por empleados de las varias direcciones y unidades con injerencia en la ejecución de la obra (ingeniería, finanzas, administración, legal), la cual estará encargada del proceso de preparación de la solicitud, licitación, adjudicación y seguimiento de las obras.

#### **V. Licitaciones**

- 5.01** Cuando los bienes y servicios que se adquieran o contraten para el Proyecto, incluidos los relacionados con transporte y seguros, se financien total o parcialmente con divisas del Financiamiento, los procedimientos y las bases específicas de las licitaciones u otras formas de contratación deberán permitir la libre concurrencia de proveedores de bienes y servicios originarios de países miembros del Banco. En consecuencia, en los citados procedimientos y bases

específicas de las licitaciones o concursos, no se establecerán condiciones que impidan o restrinjan la oferta de bienes o la concurrencia de contratistas originarios de esos países.

- 5.02** Cuando se utilicen otras fuentes de crédito que no sean los recursos del Financiamiento ni los de la contrapartida local, el Prestatario podrá convenir con el financiador el procedimiento que deba seguirse para la adquisición de bienes y servicios. Sin embargo, a solicitud del Banco, el Prestatario deberá demostrar la razonabilidad tanto del precio pactado o pagado por la adquisición de dichos bienes y servicios, como de las condiciones financieras de los créditos. El Prestatario deberá demostrar asimismo que la calidad de los bienes satisface los requerimientos técnicos del Proyecto.

## **VI. Servicios de consultoría**

- 6.01** En la selección y contratación de servicios de consultoría financiados total o parcialmente con recursos del Financiamiento: (a) deberán aplicarse los procedimientos acordados con el Banco, y (b) no podrán establecerse disposiciones o estipulaciones que restrinjan o impidan la participación de consultores originarios de los países miembros del Banco.
- 6.02** En lo que respecta a servicios de consultoría financiados con recursos de la contrapartida local, el Banco se reserva el derecho de revisar y aprobar, antes de que el Prestatario proceda a la contratación correspondiente, los nombres y antecedentes de las firmas o consultores individuales seleccionados, los términos de referencia y los honorarios acordados.

## **VII. Mantenimiento**

- 7.01** El propósito del mantenimiento es conservar las obras y equipos comprendidos en el Proyecto en las condiciones de operación en que se encontraban al momento de su terminación, dentro de un nivel compatible con los servicios que deban prestar.
- 7.02** El primer plan anual de mantenimiento deberá corresponder al año fiscal siguiente al de la entrada en operación de la primera de las obras del Proyecto.
- 7.03** El plan anual de mantenimiento deberá incluir: (i) los detalles de la organización responsable del mantenimiento, el personal encargado y el número, tipo y estado de los equipos destinados al mantenimiento; (ii) la ubicación, el tamaño y el estado de los locales destinados a reparación y almacenamiento, así como el de los campamentos de mantenimiento; (iii) la información relativa a los recursos que serán invertidos en mantenimiento durante el año corriente y el monto de los que serán asignados en el presupuesto del año siguiente; y (iv) un informe sobre las condiciones del mantenimiento, basado en el sistema de evaluación de suficiencia establecido por el Prestatario.

## ANEXO B

### PROCEDIMIENTO DE LICITACIONES

#### Proyecto de Consolidación de la Reforma y Modernización en Agua Potable y Saneamiento

#### I. AMBITO DE APLICACION

**1.01 Monto y tipos de entidades.** Este Procedimiento será utilizado por el Licitante <sup>1/</sup> en toda adquisición de bienes y ejecución de obras para el Proyecto. <sup>2/</sup> Cuando el valor estimado de dichos bienes u obras sea igual o exceda los montos establecidos en las Estipulaciones Especiales de este Contrato y siempre que dicho ente pertenezca al sector público, el método de adquisición a emplearse será el de licitación pública internacional. Se incluyen en dicho sector, las sociedades u otros entes en que la participación estatal exceda el 50% de su capital. La contratación de servicios relacionados, tales como transporte de bienes, seguros, instalación y montaje de equipos y la operación y mantenimiento inicial, también se rige por este Procedimiento y se le aplica las mismas reglas que a las adquisiciones de bienes. <sup>3/</sup>La contratación de servicios de consultoría, en cambio, se rige por procedimientos distintos.

**1.02 Legislación local.** El Licitante podrá aplicar, en forma supletoria, requisitos

---

<sup>1/</sup> En este Procedimiento, el término “Licitante” significa el ente encargado de llevar a cabo las licitaciones del Proyecto, tanto para obras como para bienes y servicios relacionados. Este ente podrá corresponder, según los casos, al Prestatario, al Organismo Ejecutor o a ciertos organismos oficiales o agencias especializadas a los cuales la legislación local pueda encomendar llevar a cabo, ya sea todos los procesos de licitaciones del sector público o sólo las etapas de selección y adjudicación. “Licitador” es el ente que somete la oferta. Otros términos sinónimos son: oferente, postulante, proveedor, postor, contratista, etc.

<sup>2/</sup> “Proyecto” significa el Proyecto o Programa para el cual se ha otorgado el Financiamiento.

<sup>3/</sup> Como excepción, la nacionalidad de la firma que presta el servicio relacionado, se rige por los mismos criterios sobre nacionalidad que los aplicables para determinar la nacionalidad de empresas contratistas de obras, según lo establecido en el párrafo 2.07. En este Procedimiento no se utiliza el término “servicios” como sinónimo de servicios de construcción (obras).

formales o detalles de procedimiento contemplados por la legislación local y no incluidos en este Procedimiento, siempre que su aplicación no se oponga a las garantías básicas que deben reunir las licitaciones, ni a las políticas del Banco en esta materia.<sup>4/</sup>

**1.03 Relaciones jurídicas diversas.** Las relaciones jurídicas entre el Banco y el Prestatario se rigen por este Contrato. Dicho Contrato también regula aspectos importantes de los procedimientos de adquisición. Pero como las relaciones jurídicas entre el Licitante y los proveedores de obras, bienes y servicios relacionados, se rigen por los documentos de licitación y los contratos de provisión respectivos, ningún proveedor o entidad que no sea parte de este Contrato, podrá derivar derechos o exigir pagos con motivo de este Contrato.

**1.04 Responsabilidades básicas.** La responsabilidad por la ejecución y administración del Proyecto reside en el Prestatario y, por lo tanto, a éste corresponde también la responsabilidad por la adjudicación y administración de los contratos de suministro, todo ello sin perjuicio de las facultades de supervisión que competen al Banco.

## II. REGLAS GENERALES

**2.01 Niveles éticos.** Tanto durante el proceso licitatorio como durante la etapa de ejecución de los correspondientes contratos, el Licitador y el Licitante, así como cualquier otro participante directo o indirecto en los procesos de adquisiciones regidos por este Procedimiento, mantendrán los más altos niveles éticos y no participarán en ningún tipo de corrupción con relación a dichos procesos.

**2.02 Licitación pública internacional.** Deberá usarse el sistema de licitación pública internacional cuando la adquisición de bienes o la ejecución de obras o servicios relacionados se financie parcial o totalmente con divisas del Financiamiento y el valor estimado de dichos bienes u obras, sea igual o exceda los montos establecidos en las Estipulaciones Especiales de este Contrato.

**2.03 Participación no restringida de licitadores.** Cuando se utilicen divisas del Financiamiento, los procedimientos y las condiciones específicas de la licitación permitirán la libre concurrencia de oferentes originarios de los países miembros del Banco<sup>5/</sup> En consecuencia, no podrán establecerse condiciones que impidan o restrinjan la oferta de

---

<sup>4/</sup> Puesto que el presente Procedimiento es utilizado uniformemente por los países prestatarios y sus legislaciones en materia de licitaciones varían en cuestiones de forma y detalle, las reglas aquí establecidas recogen las líneas generales del proceso de licitación, sus garantías básicas, tales como: publicidad, igualdad, competencia, formalidad, confidencialidad y libre acceso y las políticas del Banco en esta materia. Es por eso que ciertas cuestiones de forma o detalles de procedimiento, no incluidos en este Anexo, tales como composición de juntas de licitaciones o comités técnicos, formalidades para registrar firmas, plazos para adjudicar o evaluar ofertas, requisitos formales del acta correspondiente a la ceremonia de apertura de sobres, formalidades de adjudicación, etc, pueden ser suplidas por la legislación local.

<sup>5/</sup> Los bienes y obras que deban contratarse para el Proyecto y que se financien con recursos provenientes del Fondo Multilateral de Inversiones, deberán provenir de los países donantes del FOMIN y de los países regionales en vías de desarrollo miembros del Banco.

obras, bienes y servicios relacionados, incluido el de cualquier modo de transporte, o la participación de oferentes originarios de esos países.

**2.04 Licitación pública que puede restringirse al ámbito local.** La adquisición de bienes o la ejecución de obras que se financien totalmente con moneda local del Financiamiento o con fondos de contrapartida local o con una combinación de estos dos tipos de fondos y cuyos montos sean iguales o excedan los indicados en las Estipulaciones Especiales de este Contrato, deberá efectuarse mediante licitación pública, la que podrá restringirse al ámbito nacional.

**2.05 Otros procedimientos para ejecución de obras o adquisición de bienes.** Cuando la adquisición de bienes o la ejecución de obras se financie exclusivamente con recursos que no provengan del Financiamiento o del Prestatario <sup>6/</sup>, el Licitante podrá utilizar para ello procedimientos acordados con el proveedor de esos recursos. Sin embargo, los procedimientos deben ser compatibles a satisfacción del Banco, con la obligación del Prestatario de llevar a cabo el Proyecto con la debida diligencia y eficiencia. Asimismo, los bienes y obras a ser adquiridos deben: (a) ser de calidad satisfactoria y ajustarse a los requisitos técnicos del Proyecto; (b) haber sido entregados o completados en tiempo oportuno; y (c) haber sido adquiridos a precios de mercado. El Banco podrá solicitar que el Licitante le informe sobre el procedimiento aplicable y los resultados obtenidos.

**2.06 Procedimientos aplicables a ofertas por cuantías inferiores a los límites establecidos en las Estipulaciones Especiales.** (a) La adquisición de bienes o la ejecución de obras por montos inferiores a los indicados en las Estipulaciones Especiales se registrarán, en principio, por lo establecido en la respectiva legislación local. En lo posible, el Licitante establecerá procedimientos que permitan la participación de varios proponentes, y prestará debida atención a los aspectos de economía, eficiencia y razonabilidad de precios. Cuando se utilicen divisas del Financiamiento, los procedimientos empleados deberán permitir, además, la participación de oferentes de bienes u obras provenientes de los países miembros del Banco.

(b) Cuando en este Contrato se indique que la supervisión de ciertas adquisiciones por parte del Banco se llevará a cabo en forma **ex – post**, esto es con posterioridad a la firma de los contratos de adquisición correspondientes, el Licitante notificará a la brevedad al Banco de cada contratación, enviándole los datos básicos de la misma y conservará, para que el Banco pueda llevar a cabo dicha supervisión, los antecedentes de la adquisición y en especial, la siguiente documentación:

- (i) los documentos de licitación correspondientes;
- (ii) los avisos y cartas relativas a la publicidad que se le dio a la licitación;
- (iii) los informes que analizaron las ofertas y recomendaron la adjudicación; y

---

<sup>6/</sup> Tales como de bancos comerciales, proveedores u otros organismos financieros internacionales.



(iv) los correspondientes contratos firmados. El Licitante se compromete además a presentar al Banco cualquier otra información adicional que éste pudiera requerir.

(c) las adquisiciones supervisadas en forma **ex – post** también están sujetas a las políticas del Banco. Este se reserva el derecho de:

(i) no financiar o cancelar los recursos de aquellos contratos cuyo procedimiento de adquisición previo no estuviese de acuerdo con dichas políticas;

(ii) a requerir el reembolso, con intereses y comisiones, de aquellos recursos ya desembolsados para los citados contratos; y

(iii) a no reconocer, como parte de la contrapartida local, aquellos recursos que el Prestatario hubiese destinado para los citados contratos. El Banco se reserva además el derecho a establecer que para contratos futuros, la supervisión se lleve a cabo en forma **ex – ante**.

**2.07 Participantes y bienes elegibles.** Los bienes u obras que deban contratarse para el Proyecto y que se financien con recursos del Financiamiento, deberán provenir de los países miembros del Banco <sup>7/</sup>. Para determinar ese origen se seguirán las siguientes reglas:

***1. Para el caso de licitaciones para obras:***

**2.08 Criterios para establecer nacionalidad.** Sólo podrán participar en las licitaciones para obras, las firmas o empresas provenientes de alguno de los países miembros del Banco. Para determinar la nacionalidad de una firma oferente, el Licitante deberá verificar que:

a. la firma esté constituida y en funcionamiento, de conformidad con las disposiciones legales del país miembro donde la firma tenga su domicilio principal;

b. la firma tenga la sede principal de sus negocios en territorio de un país miembro;

c. más del 50% del capital de la firma sea de propiedad de una o más personas naturales o jurídicas de uno o más países miembros o de ciudadanos o residentes “bona fide” de esos países elegibles;

d. la firma constituya parte integral de la economía del país miembro en que esté domiciliada;

e. no exista arreglo alguno en virtud del cual una parte sustancial de las utilidades netas o de otros beneficios tangibles de la firma sean acreditados o pagados a personas

---

<sup>7/</sup> Los bienes y obras que deban contratarse para el Proyecto y que se financien con recursos del Fondo Multilateral de Inversiones, deberán provenir de los países donantes del FOMIN y de los países regionales en vías de desarrollo miembros del Banco.

naturales que no sean ciudadanos residentes “bona fide” de los países miembros; o a personas jurídicas que no sean elegibles de acuerdo con los requerimientos de nacionalidad de este párrafo;

f. cuando se trate de un contrato para la ejecución de obras, sean ciudadanos de un país miembro por lo menos el 80% del personal que deba prestar servicios en el país donde la obra se lleve a cabo, ya sea que las personas estén empleadas directamente por el contratista o por subcontratistas. Para los efectos de este cómputo, si se trata de una firma de un país distinto al de la construcción, no se tendrán en cuenta los ciudadanos o residentes permanentes del país donde se lleve a cabo la construcción; y

g. las normas anteriores se aplicarán a cada uno de los miembros de un consorcio (asociación de dos o más firmas) y a firmas que se propongan para subcontratar parte del trabajo.

Los requisitos de que trata este párrafo, deberán ser conocidos por los interesados. Estos deberán suministrar al Licitante la información pertinente para determinar su nacionalidad, ya sea en los formularios de precalificación, en los de registro o en los de licitación, según corresponda.

## ***2. Para el caso de licitaciones para adquisición de bienes:***

**2.09 Criterio para establecer el origen de los bienes.** Sólo podrán adquirirse bienes cuyo país de origen sea un país miembro del Banco. El término “país de origen” significa:

a. aquél en el cual el material o equipo ha sido extraído, cultivado, producido, manufacturado o procesado; o

b. aquél en el cual, como efecto de la manufactura, procesamiento o montaje, resulte otro artículo, comercialmente reconocido, que difiera sustancialmente en sus características básicas de cualesquiera de sus componentes importados. La nacionalidad o país de origen de la firma que produzca, ensamble, distribuya o venda los bienes o los equipos no será relevante para determinar el origen de éstos.

**2.10 Márgenes de preferencia nacionales y regionales para el caso de licitaciones para la adquisición de bienes.** En los casos de licitaciones públicas internacionales para adquisición de bienes, el Licitante podrá aplicar los siguientes márgenes de preferencia:

**2.11 Margen de preferencia nacional.** Cuando en las licitaciones participen proveedores del país del Prestatario, el Licitante podrá aplicar, en favor de esos proveedores, un margen de preferencia nacional. Para ello utilizará los siguientes criterios:

a. Un bien se considerará de origen local cuando el costo de los materiales, mano de obra y servicios locales empleados en su fabricación represente no menos del 40 por ciento de su costo total.

b. En la comparación de las ofertas locales y extranjeras, el precio propuesto u ofrecido para artículos de origen nacional será el precio de entrega en el sitio del Proyecto, una vez deducidos: (i) los derechos de importación pagados sobre materias primas principales o componentes manufacturados; y (ii) los impuestos nacionales sobre ventas, al consumo y al valor agregado, incorporados al costo del artículo o artículos que se ofrezcan. El proponente local proporcionará la prueba de las cantidades que se deberán deducir, de conformidad con los subincisos (i) y (ii) que anteceden. El precio propuesto u ofrecido en la oferta extranjera será el precio CIF, excluidos los derechos de importación, los gastos consulares y los portuarios, al que se agregarán los gastos de manipuleo en el puerto y el transporte local, del puerto o de la frontera, al sitio del proyecto de que se trate.

c. La conversión de monedas para establecer comparaciones de precios se hará con base en el tipo de cambio aplicado por el propio Banco en este Contrato.

d. En la adjudicación de licitaciones, el Licitante podrá agregar un margen de preferencia del 15% o el derecho aduanero real, el que sea menor, al precio CIF de las ofertas extranjeras expresadas en el equivalente de su moneda nacional.

## **2.12 Margen de preferencia regional**

a. Para los fines del Contrato, el Banco reconoce los siguientes acuerdos subregionales o regionales de integración: (i) Mercado Común Centroamericano; (ii) Comunidad del Caribe; (iii) Acuerdo de Integración Subregional Andino, y (iv) Asociación Latinoamericana de Integración. En los casos en que el país del Prestatario haya suscrito más de un acuerdo de integración, se podrá aplicar el margen de preferencia subregional o el margen regional, de acuerdo con el país de origen del bien.

b. Cuando participen en una licitación proveedores de un país que no sea el del Prestatario, que sea miembro de un acuerdo de integración del cual el país del Prestatario también sea parte, dichos proveedores de bienes tendrán derecho a un margen de preferencia regional que se les reconocerá utilizando los siguientes criterios:

(i) Se considerará que un bien es de origen regional, cuando sea originario de un país que sea miembro de un acuerdo de integración del cual sea parte el país del Prestatario y cumpla con las normas que reglamentan el origen y otros aspectos relacionados con los programas de liberalización del intercambio que establezcan los acuerdos respectivos.

(ii) El valor agregado local no sea menor que el estipulado para el margen de preferencia nacional.

(iii) En la comparación de las ofertas extranjeras, el Licitante podrá agregar al precio de las ofertas de bienes originarios de países que no sean parte del respectivo acuerdo de integración o un porcentaje del 15%, o la diferencia entre el derecho

de importación aplicable a esos bienes cuando son originarios de países que no sean parte del acuerdo de integración y el aplicable a esos bienes cuando provienen de países que sean parte del acuerdo, el que sea menor.

**2.13 Asociación de firmas locales y extranjeras.** El Banco alienta la participación de proveedores y contratistas locales en los procesos de adquisiciones, para fomentar el desarrollo de la industria local. Los proveedores, industriales y contratistas locales, pueden licitar independientemente o en consorcios con firmas extranjeras, pero no podrá establecerse que la formación de consorcios o cualquier otra clase de asociación entre firmas locales y extranjeras sea obligatoria o que se establezcan porcentajes de participación también obligatorios.

### **III. LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL**

#### ***PUBLICIDAD***

##### ***Aviso general de Adquisiciones***

**3.01 Regla General y requerimientos especiales.** Salvo que el Banco lo acuerde de otra manera, el Proyecto requerirá la publicación de un Aviso General de Adquisiciones “AGA”. Este aviso, tendrá por objeto notificar con la debida anticipación a los interesados acerca de las posibles adquisiciones de obras, bienes o servicios que tendrán lugar con motivo del proyecto, así como la fecha aproximada de las mismas y deberá incluir la siguiente información:

- a. nombre del país;
- b. referencia al Préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo;
- c. nombre del Proyecto, monto del Préstamo y su objeto;
- d. breve descripción de cada una de las licitaciones o grupo de licitaciones que se llevarían a cabo con motivo del Proyecto, con una indicación tentativa del trimestre o semestre de cada año en que tendrán lugar;
- e. breve descripción de la política de publicidad del Banco para licitaciones específicas, señalando el tipo de publicación que deberá ser empleada y otras fuentes de información (Embajadas u otros); y
- f. nombre del Licitante, su dirección postal, teléfono y fax, donde los interesados puedan obtener información adicional.

**3.02 Método de Publicación.** Cuando la publicación del AGA no se hubiere tramitado o efectuado con anterioridad a la firma de este Contrato, el Banco se encargará de su publicación, en nombre del Licitante, en el periódico de las Naciones Unidas denominado “Development Business”. Para ello, el Licitante enviará para la

revisión y publicación por parte del Banco, el texto del AGA que deba publicarse, siguiendo los requisitos indicados en el párrafo 3.01, a más tardar a los 30 días de la vigencia de este Contrato. Una vez acordado el texto definitivo, el Banco se encargará de su publicación, que podrá hacerse en cualesquiera de los idiomas oficiales del Banco.

### **3.03 Requisitos de publicidad para licitaciones específicas**

#### **a. Contenido del anuncio para precalificar**

El anuncio de precalificación o el de inscripción en el registro de proponentes, según corresponda, cuyo texto deberá contar con la aprobación previa del Banco, deberá incluir, por lo menos, la siguiente información:

- (i) descripción general del Proyecto y de la obra objeto de la licitación, su lugar de realización y sus principales características. En caso de licitación de bienes, su descripción y las características especiales, si las hubiere;
- (ii) el método de precalificación que se proponga utilizar;
- (iii) fechas aproximadas en las que se efectuarán las invitaciones para licitar, se abrirán las propuestas para la licitación, se iniciarán las obras objeto de la licitación y terminará su construcción;
- (iv) el hecho de que el proyecto objeto de la licitación es financiado parcialmente por el Banco, y que la adquisición de bienes o la contratación de obras con dicho Financiamiento se sujetará a las disposiciones de este Contrato;
- (v) el lugar, hora y fecha en que las empresas puedan retirar los formularios de precalificación o de registro, acordados entre el Licitante y el Banco, así como su costo; y
- (vi) los demás requisitos que deberán llenar los interesados para poder calificar y ser posteriormente invitados o poder participar en las licitaciones públicas.

#### **b. Contenido de los anuncios de licitación y de las invitaciones a presentar propuestas**

Los anuncios de convocatoria a licitación que se publiquen en la prensa

cuando no se hubiese llevado a cabo precalificación o las invitaciones a licitar que se entreguen o remitan a las empresas precalificadas, cuyo textos deberán contar con la aprobación previa del Banco, deberán expresar, por lo menos, lo siguiente:

- (i) la descripción del Proyecto y del objeto de la licitación y el origen de los fondos destinados a financiar el costo de las adquisiciones o de las obras;
- (ii) el hecho de que el Proyecto objeto de la licitación será financiado parcialmente por el Banco, y que la adquisición de bienes o la contratación de obras con dicho Financiamiento, se sujetará a las disposiciones de este Contrato;
- (iii) la descripción general del equipo, maquinaria y materiales requeridos, así como de la obra, con los volúmenes o cantidades de trabajo, de sus partes principales y el plazo para su ejecución;
- (iv) la oficina o el lugar, día y hora en que se podrán retirar los documentos de la licitación incluyendo las bases, los planos y especificaciones así como el proyecto de contrato que se pretende celebrar;
- (v) la oficina donde deberán entregarse las propuestas y la autoridad que ha de resolver su aprobación y adjudicación; y
- (vi) el lugar, día y hora en que se abrirán las propuestas en presencia de los oferentes o de sus representantes.

**c. Publicidad**

- (i) **Publicidad local.** Toda licitación para bienes, obras o servicios relacionados deberá incluir publicidad local. Dicha publicidad consiste en que el anuncio de la precalificación o registro, y el de la licitación cuando no hubiere invitación restringida a las firmas precalificadas, deberá publicarse por lo menos dos veces en un periódico de amplia circulación o, a opción del Licitante, una vez en dos periódicos de amplia circulación.
- (ii) **Publicidad internacional.** Cuando se lleven a cabo licitaciones cuyo valor estimado sea igual o exceda los montos establecidos en las Estipulaciones Especiales de este Contrato, además de la publicidad local a que se refiere el sub-párrafo (i) anterior, el Licitante deberá llevar a cabo publicidad internacional. En estos casos, el anuncio de precalificación o de registro y el de licitación, cuando no se hubiere llevado a cabo precalificación, deberá publicarse en el periódico de

las Naciones Unidas “Development Business” y, si fuera del caso, en cualquier medio de publicidad adicional que se indique en las Estipulaciones Especiales.

### ***DOCUMENTOS DE LICITACION***

- 3.04 Aprobación del Banco.** Los documentos de la licitación serán aprobados por el Banco antes de ser entregados a los interesados. Estos documentos deberán cumplir además con los requisitos establecidos en los párrafos 3.05 al 3.16.
- 3.05 Claridad, contenido y precio de los documentos.** Los documentos de licitación que prepare el Licitante deberán ser claros y coherentes. Deben describirse en ellos cuidadosamente y con todo el detalle que se requiera, los bienes, obras o servicios a ser provistos; se debe evitar incluir condiciones o requisitos que dificulten la participación de contratistas calificados; y deben indicarse claramente los criterios a ser empleados en la evaluación y comparación de ofertas. El detalle y la complejidad de los documentos puede variar según la naturaleza de la licitación, pero por lo general estos documentos incluyen: el llamado a licitación; instrucciones para los licitadores; formulario para la oferta; requisitos sobre garantías; modelo de contrato; especificaciones técnicas; lista de bienes o cantidades y, cuando corresponda, tabla de precios. Si se fija un precio a los documentos de licitación, éste debe reflejar el costo de su reproducción y en ningún caso ser tan alto como para desalentar la competencia.
- 3.06 Libre acceso al Licitante.** El Licitante deberá estar disponible, una vez retirados los documentos de licitación y hasta un tiempo prudencial antes de la apertura, para contestar preguntas o formular aclaraciones a los proponentes sobre los documentos de la licitación. Estas consultas serán contestadas a la brevedad por el Licitante y las respectivas aclaraciones deberán ser puestas en conocimiento de los demás interesados que hayan retirado los documentos de la licitación y del Banco. No se darán a conocer los nombres de las empresas que pidieron aclaraciones.
- 3.07 Normas de calidad.** Si los documentos de licitación mencionan normas de calidad a que deban ajustarse el equipo o los materiales, las especificaciones deben indicar que también serán aceptables bienes que cumplan otros estándares reconocidos que aseguren calidad igual o superior a las normas mencionadas.
- 3.08 Especificaciones para equipos; marcas de fábrica.** Las especificaciones no deben hacer referencia a marcas de fábrica, números de catálogo o tipos de equipo de un determinado fabricante, a menos que se haya decidido que es necesario hacerlo para garantizar la inclusión de un determinado diseño esencial, o características de funcionamiento, construcción o fabricación. En tal caso, esas referencias deben

estar seguidas de las palabras “o su equivalente”, junto con los criterios para establecer esa equivalencia. Las especificaciones deberán permitir ofertas de equipos, artículos o materiales alternativos que tengan características similares, presten igual servicio y sean de igual calidad a la establecida en dichas especificaciones. En casos especiales y con la previa aprobación del Banco, las especificaciones podrán requerir el suministro de un artículo de marca determinada.

**3.09 Estipulaciones sobre monedas.** Los documentos de licitación deberán contener las siguientes disposiciones en cuanto a monedas:

a. **Moneda de la licitación.**

Los documentos de licitación deberán establecer que el proveedor podrá expresar el precio de la oferta en su propia moneda o, a opción del proveedor, en una única moneda seleccionada por el Licitante e indicada en los documentos de licitación, siempre y cuando ésta se utilice ampliamente en el comercio internacional. El proveedor que prevé incurrir gastos en más de una moneda y desea recibir pagos en las mismas monedas de su oferta, deberá señalar y justificar la porción del precio de su oferta en cada una de las monedas correspondientes. Como alternativa, el proveedor podrá expresar el precio total de su oferta en una sola moneda e indicar los porcentajes del precio de oferta que deben ser pagados en otras monedas y las tasas de cambio utilizadas en los cálculos. Los documentos de licitación deberán indicar claramente las reglas y procedimientos para hacer la conversión.

b. **Moneda para la evaluación y comparación de ofertas.**

La moneda o monedas en que el Licitante pagaría el precio de los bienes u obras correspondientes, será convertida a una sola moneda por él seleccionada e identificada en los documentos de licitación como la moneda para la comparación de todas las propuestas. La tasa de cambio a utilizarse en dicha evaluación será la de venta de la moneda seleccionada, publicada por fuente oficial y aplicable a transacciones semejantes. La fecha efectiva para hacer la conversión de la tasa de cambio, deberá indicarse en los documentos de licitación. Dicha fecha no deberá preceder en más de 30 días a la fecha establecida para la apertura de las ofertas.

c. **Moneda a utilizarse para los pagos.**

Generalmente la moneda de pago a los contratistas será la misma moneda o monedas utilizadas por el adjudicatario en su oferta. Cuando deban hacerse pagos tanto en moneda nacional como en divisas, los documentos de licitación deberán estipular que los montos en cada moneda deben detallarse y justificarse por separado. Cuando el precio de una oferta se fije en una moneda determinada y el oferente hubiere solicitado que también se le pague en otras monedas, indicando sus necesidades de dichas monedas como porcentajes del precio de su oferta, los tipos de cambio a utilizarse para efectuar dichos pagos serán los indicados por el licitador



en su oferta. Ello tiene por objeto asegurar que el valor de las porciones de su oferta que hubiesen sido expresadas en divisas se mantenga, evitándose pérdidas o ganancias. Corresponde al Licitante dejar claramente establecido en los documentos de licitación y en el contrato correspondiente, que el ofertante deberá cumplir con los requerimientos descritos anteriormente, así como también que no podrá obtener pago en una moneda diferente a la especificada en las bases de licitación, oferta y contrato.

- 3.10 Riesgo de cambio.** Cuando el pago al contratista o proveedor se base en la conversión de moneda nacional o moneda extranjera, el riesgo de cambio no deberá correr por cuenta del contratista o proveedor.
- 3.11 Garantía de mantenimiento de oferta.** Las fianzas o garantías de mantenimiento de la oferta no serán por montos tan elevados,<sup>8/</sup> ni su vigencia tan prolongada, que desalienten la participación de licitadores responsables. Al adjudicatario se le devolverá su garantía cuando esté perfeccionado el contrato y aceptado su fianza o garantía de ejecución de obras. A quienes quedaron en segundo y tercer lugar se les devolverá dentro de un plazo no mayor de tres meses, contado desde la adjudicación o al perfeccionarse el contrato si ello ocurriere antes de dicho plazo. A los demás proponentes, la garantía se les devolverá dentro de los cinco días siguientes a la adjudicación.
- 3.12 Fianza o garantía de ejecución.** Las especificaciones para obras de construcción deberán requerir fianzas de ejecución u otras garantías que aseguren que los trabajos serán llevados hasta su conclusión. Su monto variará según el tipo y magnitud de los trabajos, pero deberá indicarse en los documentos de licitación y ser suficiente para dar al Licitante adecuada protección. La cuantía de la fianza deberá asegurar que, en caso de incumplimiento por parte del contratista en la ejecución de las obras, éstas serán completadas sin aumentos de costos. La vigencia de la fianza o garantía deberá exceder el plazo del contrato de obra, para cubrir un período de garantía razonable. Si fuere necesario, podrán exigirse fianzas o garantías para contratos de suministro de equipo. Estas garantías podrán consistir en la retención de un porcentaje del pago total durante un período de prueba.
- 3.13 Criterios para evaluación de ofertas.** La adjudicación deberá hacerse a la oferta más ventajosa, que es la que incluye factores que, además del precio, deben ser tenidos en cuenta en la comparación de las ofertas. Esta última es la “oferta evaluada como la más baja”. Para seleccionar la oferta evaluada como la más baja, los documentos de licitación deberán establecer claramente qué factores, además del

---

<sup>8/</sup> Alguna práctica en materia de licitaciones limita el monto de las garantías de mantenimiento de ofertas (“bid securities”, “tender guarantees” o “bid bonds”) a cierto porcentaje del precio de cada oferta. En general se recomienda que el Licitante establezca un porcentaje fijo relacionado con el costo estimado de la obra que sea común a todos los oferentes. Esto, para evitar que se divulgue con mayor facilidad el precio de cada oferta antes de la apertura, al llegar a conocerse el monto de la garantía. Este porcentaje fijo varía entre el 1% para contratos muy grandes, mayores al equivalente de US\$100 millones, y al 3% para contratos menores.

precio, deben tenerse en cuenta en la evaluación y el valor que se le dará a cada factor. Estos factores deberán expresarse preferiblemente en dinero o, como mínimo, dárseles una ponderación relativa de conformidad con los criterios indicados en los documentos de licitación. Los factores que suelen tomarse en cuenta son, entre otros, los costos del transporte al sitio del proyecto; el calendario de pagos; el plazo de entrega de las obras o bienes; los costos operativos; la eficiencia y compatibilidad del equipo; la disponibilidad de servicio de mantenimiento y repuestos; y los métodos de construcción propuestos. El peso relativo asignado a estos factores, debe reflejar los costos y beneficios que dichos factores aportarán al proyecto. En la evaluación de propuestas no se podrán considerar factores que no figuren en los documentos de licitación. No deberá tomarse en cuenta el monto, si lo hubiera, del reajuste de precio incluido en las propuestas.

- 3.14 Errores u omisiones subsanables.** Los documentos de licitación deberán distinguir entre errores u omisiones subsanables y los que no lo son, tanto para la etapa de precalificación como para la de presentación de ofertas. No debe descalificarse automáticamente a un Licitador por no haber presentado la información completa, ya sea por omisión involuntaria o porque el requisito no estaba establecido con claridad en los documentos de licitación. Siempre que se trate de errores u omisiones de naturaleza subsanable – generalmente por tratarse de omisiones relacionadas con constatación de datos o información de tipo histórico – el Licitante debe permitir que, en un plazo breve, el interesado proporcione la información faltante o corrija el error subsanable. Sin embargo, existen cierto tipo de errores u omisiones básicos que, por su gravedad, no son considerados tradicionalmente como subsanables. Ejemplos de ellos son el no firmar la oferta o el no presentar una determinada garantía. Por último, tampoco se permite que la corrección de errores u omisiones sea utilizada por el oferente para alterar la substancia de su oferta o mejorarla.
- 3.15 Rechazo de ofertas.** Los documentos de licitación deberán disponer que el Prestatario podrá rechazar todas las ofertas, según los lineamientos que se indican en el párrafo 3.43.
- 3.16 Modelo de contrato.** El modelo de contrato entre el Licitante y el adjudicatario deberá adecuarse al tipo de licitación de que se trate. El contrato deberá redactarse con el objeto de lograr una distribución equitativa de los riesgos relacionados con la operación respectiva, para que pueda obtenerse el precio más económico y una ejecución eficiente de la operación. Dicho contrato deberá incluir condiciones generales y especiales.

**a. Condiciones generales del contrato**

El contrato deberá incluir condiciones generales en que figuren, entre otras, obligaciones generales del contratista, disposiciones sobre fianzas,

indemnizaciones y seguros, cláusulas penales y bonificaciones, porcentaje de retención de pagos, terminación, anticipos, forma y moneda de pago. Cuando corresponda, las condiciones generales deberán incluir también los deberes y responsabilidades del (los) consultor (es), modificaciones, partidas adicionales y situaciones particulares del lugar donde se efectúen las obras que puedan afectar su construcción. Se incluyen requisitos especiales relativos a algunas cláusulas frecuentes de las condiciones generales del contrato:

(i) **Gastos financiados con fondos del Banco imputables al contrato.**

El contrato dispondrá que el contratista o proveedor no hará gastos para propósitos del contrato a ser financiados con recursos del Préstamo en el territorio de un país que no sea elegible para adquisiciones del Proyecto.

(ii) **Pagos.**

El Licitante deberá analizar cuidadosamente cualquier anticipo al proveedor o contratista para gastos de movilización, que pudieran ser autorizados una vez firmado el contrato. Otros anticipos que podrán ser autorizados, tales como materiales a ser entregados en el sitio de trabajo pero aún no incorporados a la obra, deberán ser claramente previstos en el contrato. Cuando corresponda, deberán indicarse los pagos que se van realizando por trabajos efectuados o bienes entregados, para evitar ofertas excesivamente elevadas como resultado del alto costo de capital de trabajo del contratista o proveedor. A solicitud del Licitante, el Banco podrá efectuar desembolsos para la adquisición de bienes y servicios de construcción financiados con cargo al Financiamiento, mediante: (1) desembolsos directos al Licitante en la forma de anticipo o reembolso de gastos; (2) desembolso a los proveedores de bienes importados o los contratistas; y (3) un acuerdo irrevocable del Banco de reembolsar a un banco comercial que ha expedido o confirmado una carta de crédito a un proveedor o contratista.

(iii) **Cláusulas de reajuste de precio**

Cuando corresponda, podrán incluirse disposiciones respecto a los ajustes (ascendentes o descendentes) del precio contractual para los casos en que se produjeran cambios que resulten de la inflación o deflación de la economía, que afecten los principales componentes de costo del contrato, tales como mano de obra, materiales y equipo. Las bases sobre las cuales se efectuarán dichos ajustes, deberán indicarse con claridad en los documentos de licitación y en el

contrato.

(iv) **Porcentajes de retención.**

Cuando corresponda, los documentos de licitación y el contrato podrán estipular retenciones de un cierto porcentaje del precio total para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del contratista, así como las condiciones para su devolución y pago final.

(v) **Cláusulas penales y de bonificación.**

El contrato deberá incluir cláusulas penales en caso de que las demoras en la terminación del proyecto resulten en gastos adicionales, pérdida de ingresos, pérdidas de producción o inconvenientes para el Prestatario. Asimismo, el contrato podrá estipular el pago de una bonificación al contratista por la terminación del contrato antes del plazo previsto o por sobrepasar los criterios mínimos establecidos en el contratos relativos a rendimiento.

(vi) **Fuerza mayor.**

Entre las condiciones generales del contrato, es conveniente que figuren cláusulas que estipulen que la falta de cumplimiento parcial o total por una de las partes de las obligaciones que le corresponden de acuerdo con el contrato, no será considerada como incumplimiento de dichas obligaciones si ésta se debe a un hecho de fuerza mayor (que deberá ser definida en las condiciones generales del contrato).

(vii) **Resolución de desacuerdos.**

Es aconsejable incluir en las condiciones del contrato, disposiciones relativas al derecho aplicable y al foro para la resolución de desacuerdos.

b. **Condiciones especiales del contrato**

Las condiciones especiales del contrato incluyen la descripción detallada de las obras a ser construidas o de los bienes a ser suministrados; la fuente de financiamiento; requisitos especiales relativos a materias tales como monedas, pago, bonificaciones por terminación anticipada y cualquier modificación que deba hacerse con relación a lo dispuesto en las condiciones generales.

***Precalificación y registro de proponentes***

- 3.17 Ambito de aplicación. Regla general.** El Licitante utilizará en las licitaciones para la ejecución de obras, el sistema de precalificación o registro de proponentes cuando se trate de obras civiles grandes o complejas. El Licitante podrá también utilizar precalificación o registro para la adquisición de bienes cuando lo considere procedente.
- 3.18 Sistema de dos sobres.** Salvo que la legislación local lo prohíba, el Banco y el Licitante podrán acordar, cuando existan circunstancias que a juicio de las partes lo haga aconsejable, la utilización del procedimiento de dos sobres. Este procedimiento deberá estar claramente establecido en los pliegos de condiciones de la convocatoria. Mediante este procedimiento:
- a. Todo proponente presentará, en el acto de apertura, dos sobres cerrados, cuyo contenido será el siguiente:
    - (i) **Sobre No. 1** Información sobre la capacidad financiera, legal y técnica de las firmas. Dicha información se referirá a temas tales como: solvencia financiera, capacidad para contratar, experiencia general y específica, personal clave y maquinaria disponible para el proyecto, contratos ejecutados, contratos en ejecución y compromisos y litigios existentes.
    - (ii) **Sobre No. 2** Oferta propiamente dicha con la respectiva cotización de precios.
  - b. En el acto de apertura, que tendrá lugar en ceremonia pública en el día y hora previstos, se abrirán los Sobres No. 1 y se verificará si los proponentes han incluido los documentos requeridos por las bases. De no contener estos sobres la documentación requerida, se dejará constancia de este hecho en el acta de la sesión, así como de la información que falta o se encuentra incompleta, y se devolverán a los respectivos licitadores, los Sobres No. 2 sin abrir. Completados estos procedimientos, se dará por concluida la primera ceremonia, permaneciendo cerrados los Sobres No. 2 de los oferentes que hubiesen presentado toda la información requerida en los Sobres No. 1.
  - c. Con base en esta información se procederá a la precalificación de los oferentes, dentro de los plazos indicados en las bases.
  - d. Una vez concluida la precalificación y aprobada ésta por el Banco, se llevará a cabo la segunda ceremonia pública, que tendrá lugar en la fecha, hora y lugar que se hubiere indicado con adecuada anticipación. En ella, primero se devolverán, sin abrir, los Sobres No. 2 de las empresas que no hubieren sido precalificadas. Luego se abrirán los Sobres No. 2 de las empresas precalificadas y se procederá a dar lectura, en voz alta, al precio de cada oferta, dejando constancia en el acta de los precios y detalles más relevantes de las ofertas.
  - e. El análisis final de las propuestas y la adjudicación se llevarán a cabo dentro de los

plazos fijados en los pliegos y una vez que el Banco haya dado su conformidad a lo actuado.

- 3.19 Registro de proponentes.** El registro de proponentes es una forma de precalificación aceptada por el Banco. Para ser aceptables, es necesario que los registros: (a) estén abiertos en forma permanente o que la apertura, ya sea para la actualización de datos de firmas registradas o para la incorporación de nuevas firmas, se lleve a cabo con frecuencia; (b) estén abiertos con motivo de licitaciones que se realicen para los proyectos que se financian con préstamos del Banco; y (c) no incluyan requisitos que dificulten o impidan la participación de empresas extranjeras o atenten contra el principio de igualdad de los postulantes.
- 3.20 Plazo para efectuar la precalificación.** El Licitante deberá llevar a cabo la precalificación dentro de un plazo que armonice con el calendario de inversiones acordado entre el Licitante y el Banco.
- 3.21 Contenido del formulario de precalificación o registro de proponentes.** El formulario de precalificación o registro, según sea el caso, deberá contener, entre otras, las siguientes informaciones:
- a. Antecedentes legales acerca de la constitución, naturaleza jurídica y nacionalidad de la empresa proponente. Se anexará copia de los estatutos y de los documentos constitutivos respectivos. La información relativa a nacionalidad deberá cumplir con lo indicado en el párrafo 2.07;
  - b. antecedentes técnicos de la empresa;
  - c. situación financiera de la empresa;
  - d. personal y equipo disponible;
  - e. experiencia en la construcción, fabricación e instalación de bienes u obras similares a los que constituyen el objeto de la licitación;
  - f. trabajos que esté realizando u obligaciones ya asumidas por la empresa;
  - g. constancia de que la empresa cuenta con personal y equipo suficiente para llevar a cabo satisfactoriamente las obras contempladas dentro del proyecto, e indicación del lugar donde se encuentra dicho personal y equipo; y
  - h. descripción, en términos amplios, de los sistemas que utilizaría la empresa en la ejecución de la obra.
- 3.22 Plazo para la entrega de los formularios.** Los interesados tendrán un plazo de por

lo menos 45 días calendario, contado desde la última publicación del aviso, para presentar el formulario de precalificación o registro. Este plazo podrá reducirse a 30 días cuando la licitación se restrinja al ámbito nacional.

### *Selección de los precalificados*

- 3.23 Firmas capacitadas.** Solamente podrán ser precalificadas o inscritas en el registro de proponentes las firmas que demuestren, de acuerdo con los requisitos establecidos en los documentos de licitación o en los del registro, capacidad técnica, financiera, legal y administrativa para efectuar las obras. Los formularios que presenten defectos de forma o errores evidentes, podrán ser admitidos y requerida su corrección, siguiendo los principios indicados en el párrafo 3.14.
- 3.24 Informe técnico.** El Licitante preparará un informe técnico sobre las firmas que se presentaron, indicando cuáles han resultado precalificadas o debidamente calificadas en el registro y cuáles no, y dando las razones para ello. El informe será enviado al Banco a la brevedad, para que éste exprese su conformidad o reservas al respecto.
- 3.25 Notificación de los resultados.** Una vez que el Banco apruebe el informe técnico, se notificarán los resultados en forma simultánea a todas las firmas participantes.
- 3.26 Descalificaciones posteriores.** Cuando una firma haya sido precalificada, no podrá ser descalificada para la licitación correspondiente, salvo que la precalificación o registro se haya basado en información incorrecta presentada por la firma o que hayan ocurrido circunstancias sobrevinientes a la fecha de precalificación o registro, que justifiquen esa decisión.
- 3.27 Vigencia de la calificación.** Pasado el plazo de un año de efectuada una precalificación o registro sin que se haya llamado a licitación, el Licitante hará un nuevo llamado a precalificación o registro, para admitir nuevos proponentes y para que las firmas ya precalificadas o registradas actualicen la información original. El nuevo llamado deberá reunir los requisitos establecidos en este Procedimiento.
- 3.28 Falta de proponentes**
- a. En caso de que en la primera convocatoria resultaren precalificados o registrados menos de dos proponentes, se efectuará una segunda convocatoria siguiendo el mismo procedimiento que para la primera, salvo autorización del Banco para efectuar una licitación privada en los términos que se establecen en el siguiente inciso, o para escoger directamente al contratante.
  - b. Si luego de la segunda convocatoria no resultasen precalificadas dos o más firmas, se podrá declarar desierta la precalificación y con la previa aprobación del Banco, llevar a cabo una licitación privada invitándose a por lo menos a tres firmas,

incluyendo a la precalificada, si la hubiere.

### **3.29 Precalificación para varias licitaciones**

- a. El Licitante podrá acordar con el Banco realizar una sola precalificación de contratistas para varias licitaciones, cuando prevea que, en un período corto de tiempo, deberá llevar a cabo varias licitaciones para la construcción de un conjunto de obras de la misma naturaleza que, por su ubicación geográfica u otros factores aceptables al Banco, no puedan efectuarse mediante una sola licitación.
- b. Los contratistas así precalificados podrán participar, si así lo establecieren las bases, en una o más de las licitaciones programadas. El Licitante podrá requerir, en cada llamado a licitación, que los proponentes actualicen antecedentes que pudieren haber variado desde el momento de la precalificación y, en especial, una demostración de que la capacidad de ejecución de cada contratista continúa siendo la exigida por las bases.
- c. La validez de las precalificaciones para un conjunto de licitaciones no excederá de un año.

## **LICITACION**

### ***Convocatoria a licitación***

- 3.30 Cuando se hubiere llevado a cabo precalificación.** Si se hubiere llevado a cabo precalificación, el Licitante sólo enviará o entregará invitaciones para presentar ofertas a las firmas que hubieren resultado precalificadas. Antes de enviar o entregar dichas invitaciones, el Licitante hará llegar al Banco, para su conformidad, el texto de la invitación y si no lo hubiere hecho antes, los documentos de licitación. En esta etapa ya no será necesaria la publicación de avisos.
- 3.31 Cuando no se hubiese llevado a cabo precalificación.** Si no se hubiere llevado a cabo precalificación, se seguirá, para la convocatoria a licitación en materia de publicidad, lo establecido en el párrafo 3.03. En cuanto a la capacidad de los proponentes para llevar a cabo la obra o proporcionar los bienes de que se trate, los documentos de licitación deberán indicar con claridad los requisitos mínimos que dichos proponentes deban reunir. Para ello, los documentos incluirán un cuestionario, de contenido similar al formulario indicado en el párrafo 3.21 de este Capítulo, que será completado por los interesados y entregado junto con las respectivas ofertas.



*Plazos para la presentación de ofertas*

- 3.32 **Plazo normal.** Para la presentación de ofertas en licitaciones públicas internacionales deberá establecerse un plazo de por lo menos 45 días calendario, contado desde la fecha de la última publicación del aviso de licitación o de la fecha en que los documentos de la licitación hubieren estado a disposición de los posibles oferentes, la que fuere posterior.
- 3.33 **Plazo para obras civiles grandes o complejas.** Cuando se trate de obras civiles grandes o complejas, los proponentes deberán contar con un plazo mínimo de 90 días calendario para preparar su oferta.
- 3.34 **Plazo para licitaciones nacionales.** Cuando la licitación se circunscriba al ámbito nacional, el Licitante podrá reducir el plazo para presentar ofertas a 30 días calendario.
- 3.35 **Reserva que debe mantenerse con relación a ciertos documentos.** Los funcionarios encargados de recibir los sobres con el formulario de precalificación o con la oferta, deberán constatar que los mismos estén debidamente cerrados. Estos sobres serán guardados en lugar seguro hasta el día fijado para su apertura. Una vez abiertos, no se sacarán fotocopias de los documentos contenidos en los sobres. Salvo que la ley disponga lo contrario, después de la apertura pública y de la lectura del precio de las ofertas y antes del anuncio de la adjudicación, sólo podrá suministrarse información con respecto al examen, tabulación, aclaración y evaluación de las ofertas o con relación a las recomendaciones relativas a la adjudicación de las mismas, a funcionarios del Licitante que estén oficialmente vinculados con el proceso de licitación de que se trate.
- 3.36 **Modificación o ampliación de los documentos de licitación.** Toda modificación o ampliación de las bases y especificaciones de la licitación o de la fecha de presentación de las ofertas, deberá contar con la previa conformidad del Banco y ser comunicada a todos los interesados que hayan retirado los documentos de la licitación. En caso de que, a juicio del Licitante o del Banco, la modificación o ampliación fuese sustancial, deberán mediar por lo menos 30 días calendario entre la comunicación a los interesados y la fecha de apertura de las ofertas.
- 3.37 **Las consultas no deberán modificar los documentos de la licitación.** Las consultas dirigidas al Licitante por parte de los interesados sobre la interpretación de los documentos de licitación, no podrán ser utilizadas para modificar o ampliar las bases y especificaciones de la licitación. Las consultas y sus respuestas no producirán efecto suspensivo sobre el plazo de presentación de las ofertas.
- 3.38 **Oferta única.** Cuando en una licitación se presentase una sola propuesta, el Licitante no podrá adjudicar el contrato, salvo que el Banco haya dado su previo consentimiento.

- 3.39 Apertura de ofertas.** Las ofertas deberán presentarse por escrito y en sobres cerrados. Deberán estar firmadas por los representantes legales de los oferentes, y cumplir los requisitos establecidos en los documentos de licitación. Serán abiertas en público en el día y a la hora previstos. Al acto de apertura podrán asistir los representantes de los oferentes y del Banco, quienes podrán examinar las ofertas. Las ofertas recibidas con posterioridad a la fecha y hora determinada para su presentación, serán devueltas sin abrir. Se leerán en voz alta el nombre de los oferentes, el precio de cada oferta y el plazo y monto de las garantías, así como cualquier modificación substancial que se hubiere presentado por separado, dentro del plazo, pero con posterioridad a la presentación de la oferta principal. De todo lo actuado se levantará acta, que será suscrita por el representante del Licitante y por los postores presentes que deseen hacerlo.
- 3.40 Aclaración de ofertas.** El Licitante podrá solicitar a los oferentes aclaraciones respecto de sus ofertas. Las aclaraciones que se pidan y las que se den no podrán ni alterar la esencia de la oferta o el precio de la misma, ni violar el principio de igualdad entre los oferentes.

#### *Análisis y comparación de propuestas*

- 3.41 Objeto.** Al analizar y comparar las propuestas se determinará si las mismas cumplen con los términos y condiciones estipulados en los documentos de la licitación y se fijará el valor de cada propuesta, con el objeto de seleccionar al adjudicatario.
- 3.42 Evaluación de las propuestas.** En la evaluación de las propuestas se tendrá en cuenta lo dispuesto en el párrafo 3.13
- 3.43 Rechazo de las ofertas.** Las ofertas que no se ajusten substancialmente a las bases de licitación o que contengan errores u omisiones no subsanables, según los criterios establecidos en el párrafo 3.14, serán rechazadas sin pasar por la etapa de evaluación. El Licitante, previa consulta con el Banco, podrá además rechazar todas las ofertas cuando ninguna de ellas se ajuste a los documentos de licitación, o cuando sea evidente que ha habido falta de competencia o colusión. No deben rechazarse las ofertas y llamarse a una nueva licitación únicamente por razón de precio, cuando éste es sólo ligeramente superior a los cálculos estimados de costo. Sin embargo, los Prestatarios podrán, previa consulta con el Banco, rechazar todas las ofertas si las de precio evaluado más bajo fuesen considerablemente superiores al presupuesto oficial. En estos casos, deberán solicitarse nuevas propuestas por lo menos a todos los que fueron invitados a presentar ofertas inicialmente, y deberá concederse un plazo suficiente para su presentación. Las propuestas individuales podrán ser rechazadas cuando éstas sean tan inferiores al presupuesto oficial, que razonablemente pueda anticiparse que el Licitador no podrá terminar las obras o

proveer los bienes en el plazo previsto y por el precio ofrecido.

- 3.44 Informe de evaluación de las ofertas.** El Licitante deberá preparar un informe detallado sobre el análisis y comparación de las propuestas, exponiendo las razones precisas en que se fundamenta la selección de la propuesta evaluada como la más baja. Dicho informe será sometido a consideración del Banco antes de adjudicarse el contrato. Si el Banco determina que el proyecto de adjudicación no se ajusta a las disposiciones de este Procedimiento, informará inmediatamente al Licitante acerca de su determinación, señalando las razones para ello. Salvo que puedan subsanarse las objeciones presentadas por el Banco, el contrato no será elegible para financiamiento por el Banco. El Banco podrá cancelar el monto del Financiamiento que, en su opinión, corresponda a los gastos declarados no elegibles.

#### *Adjudicación de la licitación*

- 3.45 Conformidad del Banco.** La licitación se adjudicará al oferente cuya propuesta haya sido evaluada como la más baja y se ajuste a los documentos de la licitación, una vez que el Banco haya aprobado el proyecto de notificación de la adjudicación.
- 3.46 Comunicación de la adjudicación y firma del contrato.** El Licitante comunicará el acto de adjudicación a todos los proponentes, en el domicilio que éstos hayan señalado, dentro de los tres días hábiles siguientes al de la adjudicación. Una vez ocurrida dicha notificación, el Licitante no podrá ya adjudicar a otro o declarar desierta la licitación, salvo en casos de fraude u otros hechos ilegales o cuando llegasen a su conocimiento hechos por él desconocidos, al momento de la precalificación, que pudiesen afectar la capacidad del adjudicatario de cumplir el contrato. Enviará, dentro de un plazo breve, para aprobación del Banco, copia del borrador de contrato que se propone firmar con el adjudicatario. El contrato que se firme no podrá modificar la oferta del adjudicatario ni los términos y condiciones estipulados en los documentos de licitación. Una vez que el Banco apruebe el borrador de contrato, se procederá a su firma y el Licitante enviará al Banco copia del contrato firmado a la mayor brevedad posible. Dentro del mismo plazo establecido para la firma del contrato, el adjudicatario entregará al Licitante la correspondiente garantía de ejecución.
- 3.47 Modificación de la adjudicación.** Si por cualquier circunstancia el adjudicatario no firmase el contrato o no suministrase la correspondiente garantía de ejecución, dentro del plazo fijado para ello, el Licitante podrá, sin llamar a nueva licitación, adjudicarlo a los otros proponentes en el orden en que hubiesen sido evaluadas sus ofertas.

#### *Licitación desierta*

- 3.48 Informe para el Banco.** En cualquier caso en que, por razones justificadas, el Licitante se proponga declarar desierta la licitación, requerirá el concepto previo

favorable del Banco, para lo que le enviará un informe completo que incluya las razones y elementos de juicio que le sirvieron de base para proponer esa medida.

- 3.49 Efectos de la declaración.** Declarada desierta la licitación, el Licitante deberá convocar a una segunda licitación, siguiendo las mismas disposiciones de este Procedimiento. Si la segunda licitación fuese declarada desierta, el Licitante y el Banco acordarán el procedimiento que deba seguirse para la compra o contratación de que se trate.

#### **IV. DEBIDO PROCESO**

- 4.01 Apelaciones.** Las regulaciones aplicables a las licitaciones regidas por este Procedimiento, deberán asegurar la protección jurídica de los oferentes, y permitir la interposición de los recursos que sean necesarios para hacer efectiva dicha protección.
- 4.02 Presentación de protestas.** El Licitante no podrá imponer condiciones que impidan, dificulten o encarezcan la presentación de protestas por parte de firmas participantes en las licitaciones para adquisición de bienes o ejecución de obras con recursos del Proyecto.
- 4.03 Comunicación de protestas.** El Licitante se compromete a comunicar al Banco, a la brevedad, cualquier protesta o reclamo que reciba por escrito de las firmas participantes, así como de las respuestas que hubiere dado a dichas protestas o reclamos.

#### **V. INOBSERVANCIA DE ESTE PROCEDIMIENTO**

- 5.01 Consecuencias de la inobservancia.** El Banco se reserva el derecho de abstenerse de financiar cualquier adquisición de bienes y servicios o contratación de obras cuando, a su juicio, en la licitación correspondiente no se haya observado lo dispuesto en el presente Procedimiento.

**ANEXO C**

**PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCION Y CONTRATACION DE FIRMAS  
CONSULTORAS O EXPERTOS INDIVIDUALES**

**Proyecto de Consolidación de la Reforma y  
Modernización en Agua Potable y Saneamiento**

En la selección y contratación de firmas consultoras, instituciones especializadas o expertos individuales, en adelante denominados indistintamente los “Consultores”, necesarios para la ejecución del Proyecto se estará a lo siguiente:

**I. DEFINICIONES**

Se establecen las siguientes definiciones:

- 1.01** Firma consultora es toda asociación legalmente constituida, integrada principalmente por personal profesional, que ofrece servicios de consultoría, asesoría, dictámenes de expertos y servicios profesionales de diversa índole.
- 1.02** Institución especializada es cualquier organización sin fines de lucro, tal como universidades, fundaciones, organismos autónomos o semiautónomos u organizaciones internacionales, que ofrezca servicios de consultoría. Para los propósitos de este Anexo, a las instituciones especializadas se les aplicarán las mismas reglas que a las firmas consultoras.
- 1.03** Experto individual es todo profesional o técnico especializado en alguna ciencia, arte u oficio.
- 1.04** Entidad contratante significa el ente competente para llevar a cabo la contratación de los Consultores. Este ente podrá ser, según sea el caso, el Prestatario, los Organismos Ejecutores, los Beneficiarios, las Instituciones Financieras Intermediarias, u otro que se indique en el respectivo contrato o convenio.
- 1.05** Los términos Contrato o Convenio se utilizan indistintamente para designar al instrumento jurídico del cual este Anexo forma parte.
- 1.06** “Proyecto” significa indistintamente el Proyecto o Programa de que trate el Contrato.
- 1.07** “Financiamiento” se refiere a los recursos que a título de “Contribución”, “Crédito”

o cualquier otro, se destinen a operaciones de Préstamo, Cooperación Técnica, Pequeños Proyectos, etc.

## **II. NIVELES ETICOS E INCOMPATIBILIDADES**

- 2.01** Tanto durante el proceso de contratación como durante la etapa de ejecución de los correspondientes contratos, los participantes directos o indirectos en los concursos regidos por este procedimiento, mantendrán los más altos niveles éticos y no participarán en ningún tipo de corrupción con relación a dichos procesos.
- 2.02** No podrán utilizarse recursos del Banco para contratar Expertos Individuales del país del Prestatario si éstos: (a) pertenecen al personal permanente o temporal de la institución que reciba el Financiamiento o que sea beneficiaria de los servicios de dichos Expertos Individuales; o (b) han pertenecido a cualquiera de las instituciones antes mencionadas, dentro de los seis meses previos a una de las siguientes fechas: (i) la de la presentación de la solicitud de Financiamiento; o (ii) la de la selección del Experto Individual. El Banco podrá reducir este plazo previa solicitud razonable de la Entidad Contratante. No obstante los plazos, vínculos o relaciones arriba descritos, el Banco podrá también tener en cuenta otras situaciones a los efectos de determinar la existencia de un conflicto de interés y por ende, declarar la incompatibilidad del Experto Individual.
- 2.03** Tampoco podrán utilizarse recursos del Banco para contratar Firmas Consultoras del país del Prestatario si los socios, asociados, directivos y demás personal técnico o profesional de dichas Firmas Consultoras: (a) pertenecen al personal permanente o temporal de la institución que reciba el Financiamiento o que sea beneficiaria de los servicios de dichas Consultoras; o (b) han pertenecido a cualquiera de las instituciones antes mencionadas, dentro de los seis meses previos a una de las siguientes fechas: (i) la de la presentación de la solicitud de Financiamiento; o (ii) la del inicio del proceso de precalificación o de selección de la Firma Consultora. El Banco podrá reducir este plazo previa solicitud razonable de la Entidad Contratante. No obstante los plazos, vínculos o relaciones arriba descritos, el Banco podrá también tener en cuenta otras situaciones a los efectos de determinar la existencia de un conflicto de interés y por ende, declarar la incompatibilidad de la Firma Consultora.
- 2.04** Una firma consultora plenamente calificada que sea filial o subsidiaria de un contratista de construcciones, de un proveedor de equipos o de una “holding company”, sólo se considerará aceptable si acuerda por escrito, limitar sus funciones a los servicios de consultoría profesional y acepta, en el contrato que suscriba, que la firma y sus asociados no podrán participar en la construcción del proyecto, en el suministro de materiales y equipos para el mismo o en la realización de actividades de carácter financiero relacionadas con el Proyecto.

### **III. ELEGIBILIDAD Y REQUISITOS SOBRE NACIONALIDAD**

- 3.01** En la aplicación de los procedimientos establecidos en este Anexo, la Entidad Contratante no podrá introducir disposiciones o condiciones que restrinjan o impidan la participación de Consultores originarios de países miembros del Banco o de los países donantes del FOMIN y de los países regionales en vías de desarrollo miembros del Banco, cuando los servicios de consultoría se financien total o parcialmente con recursos provenientes del FOMIN.
- 3.02** Sólo podrán contratarse Consultores que sean nacionales de países miembros del Banco o de los países donantes del FOMIN y de los países regionales en vías de desarrollo miembros del Banco, cuando los servicios de consultoría se financien total o parcialmente con recursos provenientes del FOMIN. Para determinar la nacionalidad de una firma consultora se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
- (a) El país en el cual la firma consultora esté debidamente constituida o legalmente organizada.
  - (b) El país en el cual la firma consultora tenga establecido el asiento principal de sus negocios.
  - (c) La nacionalidad de la firma o la ciudadanía o residencia “bona fide” de los individuos que tengan en la firma consultora la propiedad, con derecho a participar en un porcentaje del 50% o mayor de sus utilidades conforme se establezca mediante certificación extendida por un funcionario de la firma consultora, debidamente autorizado.
  - (d) La existencia de acuerdos en virtud de los cuales una parte sustancial de las utilidades o beneficios tangibles de la firma se destine a firmas o personas de una determinada nacionalidad.
  - (e) La determinación por parte del Banco de que la firma consultora: (i) constituye una parte integral de la economía de un país, hecho que se comprobará con la residencia “bona fide” en dicho país de una parte sustancial de su personal ejecutivo, técnico y profesional; y (ii) cuenta en el país con el equipo operativo u otros elementos necesarios para llevar a cabo los servicios por contratar.
- 3.03** Los requisitos de nacionalidad exigidos por el Banco serán aplicables a las firmas propuestas para prestar una parte de los servicios requeridos, en virtud de asociación o de subcontrato con una firma consultora calificada.
- 3.04** Para establecer la nacionalidad de un experto se estará a lo que se señale en su pasaporte o en otro documento oficial de identidad. El Banco, sin embargo, podrá admitir excepciones a esta regla en aquellos casos en que el experto, no siendo

elegible por razón de nacionalidad: (a) tenga domicilio establecido en un país miembro del Banco en el que pueda trabajar, en una categoría diferente a la de funcionario internacional y haya declarado que no tiene intenciones de regresar a su país de origen en un futuro inmediato; o bien, (b) haya fijado su domicilio permanente en un país elegible donde haya residido por lo menos durante cinco años.

#### **IV. CALIFICACIONES PROFESIONALES**

**4.01** El análisis de las calificaciones profesionales de una firma consultora tendrá en cuenta: (a) la experiencia de la firma y de su personal directivo en la prestación de servicios de consultoría en proyectos o programas de dimensión, complejidad y especialidad técnica comparables a los que se pretende ejecutar; (b) el número asignado de personal profesionalmente calificado; (c) su experiencia tanto en la región como en otros países; (d) el conocimiento del idioma; (e) la capacidad financiera; (f) la carga actual de trabajo; (g) la capacidad para organizar a un número suficiente de personal para realizar los trabajos dentro del plazo previsto; (h) la buena reputación ética y profesional; e (i) la inexistencia de cualquier vínculo o relación que pueda dar lugar a conflicto de intereses.

#### **V. PROCEDIMIENTOS DE SELECCION Y CONTRATACION**

##### **A. Selección y contratación de firmas consultoras**

**5.01** En la selección y contratación de firmas consultoras:

(a) Antes de iniciar el proceso de selección y una vez obtenidas las aprobaciones locales que pudieran requerirse, la Entidad Contratante deberá presentar para la aprobación del Banco los siguientes requisitos para la contratación de firmas:

(i) El procedimiento que se utilizará en la selección y contratación de la firma, que incluya:

(A) Las funciones que desempeñará el personal de la Entidad Contratante o del Comité de Selección designado para:

1. Revisar y aprobar documentos;
2. Seleccionar una lista corta de firmas;
3. Clasificar por orden de mérito a las firmas de la lista corta; y
4. Aprobar la firma seleccionada.



La Entidad Contratante informará al Banco los nombres y los cargos de las personas que designe para participar en los procesos de precalificación y selección de dichos Consultores.

- (B) El sistema de puntaje que vaya a ser utilizado para precalificar a las firmas. Dicho sistema incluirá, por lo menos, los siguientes factores:
1. Antecedentes generales de la firma;
  2. Trabajos similares realizados;
  3. Experiencia previa en el país donde deben prestarse los servicios, o en países similares;
  4. Dominio del idioma; y
  5. Utilización de consultores locales.
- (C) El sistema de puntaje que vaya a ser utilizado para la selección de las firmas. Dicho sistema incluirá, por lo menos, los siguientes factores:
1. Calificación y experiencia del personal que vaya a ser asignado;
  2. Metodología para llevar a cabo la evaluación, cuando sea aplicable;
  3. Plan de ejecución propuesto;
  4. Calendario de ejecución;
  5. Dominio del idioma; y
  6. Sistemas de apoyo gerencial para garantizar el control de calidad durante la ejecución de la consultoría, tales como, informes regulares, controles presupuestarios, etc.
- (D) Referencia específica a las leyes locales, requisitos tributarios y procedimientos que puedan ser pertinentes para la selección y contratación de la firma consultora.
- (E) Si se estima que el costo de los servicios excederá la suma de Doscientos Mil Dólares de los Estados Unidos (US\$200.000) o su equivalente, calculado de acuerdo con lo establecido en la disposición relativa a “tipo de cambio” de este Contrato o Convenio, la selección y contratación deberá anunciarse en el “Development

Business” de las Naciones Unidas y en la prensa nacional. Estos anuncios deberán indicar la intención de contratar servicios profesionales de consultoría y una breve descripción de los servicios requeridos. Deberán a su vez invitar a las firmas y consorcios interesados a presentar información detallada acerca de su capacidad técnica, experiencia previa en trabajos similares, etc., dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de la publicación. Se remitirán al Banco los recortes respectivos que especifiquen la fecha y el nombre de la publicación en que aparecieron;

- (ii) Los términos de referencia, especificaciones, que describan el trabajo que vaya a ser realizado por la firma y un cálculo de su costo; y
  - (iii) Una lista con no menos de tres, ni más de seis firmas a las que se invitará a presentar propuestas.
- (b) Una vez que el Banco haya aprobado los requisitos anteriores, se invitará a las firmas preseleccionadas a presentar propuestas de conformidad con los procedimientos y los términos de referencia aprobados. Se informarán a dichas firmas los procedimientos de selección y los criterios de evaluación adoptados, así como las leyes locales aplicables, los requisitos de carácter impositivo y los nombres de las otras empresas invitadas a presentar propuestas.
- (c) En la invitación a presentar propuestas, se utilizará uno de los dos procedimientos siguientes:
- (i) El del sobre único sellado, que incluirá únicamente la propuesta técnica, sin referencia al precio. La Entidad Contratante analizará las propuestas recibidas y las clasificará por orden de mérito. Si la complejidad del caso lo requiriese, la Entidad Contratante podrá utilizar, con la autorización previa del Banco y con cargo a sus propios fondos, servicios de consultoría para revisar las propuestas y calificarlas por orden de mérito.

Una vez establecido el orden de mérito de las firmas, la que figure en primer lugar será invitada a negociar un contrato. Durante las negociaciones deberán revisarse los términos de referencia para asegurar un acuerdo pleno con la empresa; se examinarán asimismo los requisitos contractuales y legales y finalmente se elaborarán los costos detallados. Si no se llegase a un acuerdo sobre los términos del contrato con la firma, se le notificará por escrito que su propuesta ha sido rechazada y se iniciarán negociaciones con la firma que ocupe el segundo lugar y así sucesivamente hasta lograr un acuerdo satisfactorio; y

- (ii) El procedimiento de dos sobres sellados. El primer sobre incluirá la propuesta técnica sin los costos y el segundo, el costo propuesto por los servicios.

La Entidad Contratante analizará la propuesta técnica y establecerá el orden de mérito. Las negociaciones del contrato comenzarán con la firma que haya presentado la mejor propuesta técnica. El segundo sobre presentado por dicha firma será abierto en presencia de uno o más de sus representantes y se utilizará en las negociaciones del contrato. Todos los segundos sobres presentados por las otras empresas permanecerán sellados y en caso de lograrse un acuerdo con la primera firma, les serán devueltos, sin abrir. Si no se lograra acuerdo sobre los términos del contrato con la primera firma, se le notificará su rechazo por escrito y se iniciarán negociaciones con la segunda firma y así sucesivamente hasta lograr un acuerdo.

- (d) Si no se llegare a un acuerdo sobre costos detallados u honorarios, o si a juicio de la Entidad Contratante tales costos u honorarios resultaren inadecuados o excesivos, ello será causal suficiente para rechazar una propuesta e iniciar negociaciones con la firma que le siga en orden de mérito. Si una firma fuere rechazada, no se la volverá a llamar para nuevas negociaciones del mismo contrato.
- (e) Antes de iniciar las negociaciones, la Entidad Contratante proporcionará al Banco, para su no objeción, una copia del informe que sintetice la evaluación de las propuestas técnicas presentadas por las firmas de la lista corta a que se refiere la Sección 5.01 (a)(iii) de este Anexo.
- (f) La Entidad Contratante, una vez obtenidas las aprobaciones locales que pudieran requerirse, deberá presentar para la aprobación del Banco, el borrador final del contrato negociado con la empresa consultora antes de su firma. Con posterioridad a la firma, se enviará al Banco, a la mayor brevedad posible, copia fiel del texto firmado del contrato.
- (g) Cuando en este Contrato se indique que la supervisión por parte del Banco de ciertas contrataciones de firmas consultoras o expertos individuales se llevará a cabo en forma **ex – post**, esto es con posterioridad a la contratación de la respectiva consultoría, la Entidad Contratante notificará a la brevedad al Banco de cada contratación, enviándole los datos básicos de la misma y conservará, para que el Banco pueda llevar a cabo dicha supervisión, los antecedentes de las respectivas contrataciones y en especial la

siguiente documentación:

- (i) el procedimiento que se utilizó para la contratación de las firmas o expertos, incluyendo, cuando corresponda, los criterios para precalificar y para seleccionar; (ii) el nombre de los consultores seleccionados; (iii) los informes técnicos que recomendaron la precalificación y la contratación de que se trate; y (iv) el correspondiente contrato de consultoría firmado. La Entidad Contratante suministrará al Banco cualquier otra información adicional que éste pudiere requerir.
- (h) Salvo que las partes acuerden de otra forma, aunque la supervisión de un contrato determinado se lleve a cabo en forma **ex – post**, la Entidad Contratante enviará siempre para la conformidad del Banco y en forma **ex – ante**: (i) los términos de referencia correspondientes y (ii) los nombres de las firmas que integran la lista corta.
- (i) Antes de iniciar la primera contratación de una firma consultora o de un experto individual, cuya supervisión ha de llevarse a cabo en forma **ex – post**, la Entidad Contratante deberá haber enviado para la conformidad del Banco los procedimientos que se propone utilizar para la contratación de firmas consultoras y para la de expertos individuales, incluyendo, cuando corresponda, los criterios para precalificar y para seleccionar.
- (j) Las contrataciones de firmas o expertos individuales supervisadas por el Banco en forma **ex – post**, también están sujetas a las políticas del Banco. Este se reserva el derecho: (i) de no financiar o cancelar los recursos de aquellos contratos cuyos procedimientos no se hubiesen ajustado a dichas políticas; (ii) a requerir el reembolso, con intereses y comisiones, de aquellos recursos ya desembolsados para los citados contratos; y (iii) no reconocer como fondos de la contrapartida local los que se hubiesen destinado a tales contratos. El Banco se reserva además el derecho de establecer que para contrataciones futuras, la supervisión se lleve a cabo en forma **ex – ante**.

**B. Selección y contratación de expertos individuales**

**5.02** En el caso de selección y contratación de expertos individuales:

- (a) Antes de iniciar el proceso de selección y una vez obtenidas las aprobaciones locales que pudieran requerirse, la Entidad Contratante deberá presentar para la aprobación del Banco, los siguientes requisitos de

contratación de expertos individuales:

- (i) El procedimiento de selección;
  - (ii) Los términos de referencia, especificaciones y el calendario referentes a los servicios que deban ser proporcionados;
  - (iii) Los nombres de los expertos, tentativamente seleccionados, señalando su nacionalidad y domicilio, antecedentes, experiencia profesional y conocimiento de idiomas; y
  - (iv) El modelo de contrato que se utilizará con los expertos.
- (b) Una vez que la autoridad competente del país, y el Banco hayan aprobado los requisitos anteriores, la Entidad Contratante procederá a contratar los expertos. El contrato que haya de suscribirse con cada uno de ellos deberá ajustarse al modelo de contrato que el Banco y dicha autoridad competente hayan acordado. Una vez firmado el contrato, la Entidad Contratante enviará al Banco, a la mayor brevedad posible, una copia del mismo.
- (c) Cuando en este Contrato se indique que la contratación de ciertos expertos individuales será supervisada por el Banco en forma **ex – post**, se aplicará a dichas contrataciones lo establecido en los incisos (g), (h), (i) y (j) del párrafo 5.01 de este Anexo.

**5.03** No obstante lo establecido en los párrafos 5.01 y 5.02 anteriores, y a solicitud de la Entidad Contratante, el Banco podrá colaborar en la selección de los Consultores, lo mismo que en la elaboración de los contratos respectivos. Es entendido, sin embargo, que la negociación final de los contratos y su suscripción, en términos y condiciones aceptables al Banco, corresponderán exclusivamente a la Entidad Contratante sin que el Banco asuma responsabilidad alguna al respecto.

## **VI. MONEDAS DE PAGO A LOS CONSULTORES**

**6.01** En los contratos que se suscriban con los Consultores, se establecerán las siguientes modalidades en cuanto a las monedas de pago, en el entendido de que, con relación al tipo de cambio, se aplicará la norma que al respecto se establece en este Contrato o Convenio:

- (a) **Pagos a firmas consultoras:** Los contratos que se suscriban con las firmas consultoras deberán reflejar una de las siguientes modalidades, según sea el caso:
  - (i) Si la firma consultora estuviese domiciliada en el país donde debe prestar los servicios, su remuneración se pagará exclusivamente en la

moneda de ese país, con excepción de gastos incurridos en divisas para pago de pasajes externos o viáticos en el exterior, los que se reembolsarán en dólares de los Estados Unidos de América o en su equivalente en otras monedas que formen parte del Financiamiento;

- (ii) Si la firma consultora no estuviese domiciliada en el país donde deba prestar los servicios, el máximo porcentaje posible de su remuneración se pagará en la moneda de ese país, y el resto en dólares de los Estados Unidos de América, o en su equivalente en otras monedas que formen parte del Financiamiento, en el entendido de que la partida correspondiente a viáticos deberá pagarse en la moneda del país o países en los cuales los respectivos servicios han de ser prestados. En caso de que el porcentaje que vaya a pagarse en la moneda del país en que se va a prestar el servicio, sea inferior al 30% del total de la remuneración de la firma consultora, la autoridad competente del país someterá al Banco para su examen y comentarios, una justificación completa y detallada de la remuneración propuesta; y
- (iii) Si se tratase de un consorcio integrado por firmas domiciliadas en el país donde deban prestarse los servicios y firmas no domiciliadas en el mismo, la parte de la remuneración que corresponda a cada uno de los integrantes del consorcio se pagará de acuerdo con las reglas señaladas en los párrafos (i) y (ii) anteriores.

(b) **Pagos a expertos individuales**

- (i) Si el experto estuviese domiciliado en el país donde prestará sus servicios, su remuneración será pagada exclusivamente en la moneda de dicho país;
- (ii) Si el experto no estuviese domiciliado en el país donde prestará sus servicios y el plazo de su contrato fuese menor de seis meses, su remuneración y viáticos serán pagados en dólares de los Estados Unidos de América;
- (iii) Si el experto no estuviese domiciliado en el país donde prestará sus servicios y el plazo de su contrato fuese de seis meses, o mayor, su remuneración y ajustes por lugar de trabajo serán pagados de la siguiente manera: (1) 40 % en la moneda de dicho país; y (2) 60% en dólares de los Estados Unidos de América. Los viáticos, subsidio de instalación, subsidio por cambio de residencia y retenciones de honorarios, cuando correspondan, también serán pagados en dólares de los Estados Unidos de América; y

- (iv) El pago de servicios por suma alzada, “lump sum”, incluyendo honorarios, pasajes y viáticos, podrá efectuarse en dólares de los Estados Unidos de América.

**VII. RECOMENDACIONES DE LOS CONSULTORES**

- 7.01** Queda establecido que las opiniones y recomendaciones de los Consultores no comprometen ni a la Entidad Contratante, ni a otras entidades locales, ni al Banco, los que se reservan el derecho de formular al respecto las observaciones o salvedades que consideren apropiadas.

**VIII. ALCANCE DEL COMPROMISO DEL BANCO**

- 8.01** Queda establecido que el Banco no asume compromiso alguno de financiar total o parcialmente ningún programa o proyecto que, directa o indirectamente, pudiere resultar de los servicios prestados por los Consultores.

**IX. CONDICIONES ESPECIALES**

- 9.01** El último pago acordado en el contrato estará sujeto a la aceptación del informe final de los Consultores por la Entidad Contratante u otra autoridad competente local y por el Banco. Dicho pago final constituirá por lo menos un 10% del monto total de la suma que por concepto de honorarios se convenga en el contrato.

## ANEXO D

### PROCEDIMIENTOS PARA ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES POR MONTOS MENORES

#### Proyecto de Consolidación de la Reforma y Modernización en el Sector Agua Potable y Saneamiento

Los procedimientos de adquisiciones que regirán la contratación de obras, la adquisición de bienes y servicios conexos y la contratación de servicios de consultoría serán los del Banco. Se procederá a licitación pública internacional para contratar bienes y servicios conexos a partir de US\$250.000 y obras a partir de US\$1.500.000. Se hará concurso público internacional para consultorías que excedan de US\$200.000

Los concursos y licitaciones por montos inferiores a estos límites procederán de acuerdo con lo siguiente:

- a. Concurso y Licitación Pública Nacional no Restringida:
  - Bienes y servicios conexos: entre US\$100.000 y US\$249.999
  - Obras/montajes: entre US\$150.000 y US\$1.499.999
  - Consultorías: entre US\$50.000 y US\$200.000
- b. Concurso o Licitación Nacional Privada:
  - Bienes y servicios conexos: por cuantías menores de US\$100.000
  - Obras/montajes: por cuantías menores de US\$150,000
  - Consultorías: por cuantías menores de US\$50.000
- c. En ningún caso se establecerán disposiciones o estipulaciones que restrinjan o impidan la participación de consultores, proveedores o contratistas originarios de los países miembros del Banco.

Para aplicar lo anterior, se utilizarán los procedimientos que se indican a continuación:

#### **Procedimientos para la Contratación de Obras Menores, para la Adquisición de Bienes y Servicios Conexos Menores y para la Contratación de Consultorías Menores**

##### 1. Propósito

El propósito del presente anexo es establecer los procedimientos que el Organismo Ejecutor, debe adoptar para la adquisición de bienes y servicios conexos menores,



la contratación de obras menores y la contratación de consultorías menores que se financiarán con recursos del Programa.

Los procedimientos referidos, por ser de carácter especial, deben aplicarse obligatoriamente para todas las referidas contrataciones.

## 2. Definiciones

- a. Se entiende por obras menores, las que se ejecuten dentro del Programa, cuyo valor estimado sea de hasta el equivalente de US\$1.499.999. Si el Banco llegase a modificar más adelante esta cifra, el nuevo valor servirá para definir el concepto de obras menores, y los procedimientos aquí acordados serán aplicables a las obras cuyo costo fuere igual o menor a la cifra modificada.
- b. Se entiende por bienes y servicios conexos menores, aquéllos cuyo valor estimado sea de hasta el equivalente de US\$249.999. Si el Banco llegase a modificar más adelante esta cifra, el nuevo valor servirá para definir el concepto de bienes y servicios conexos menores y los procedimientos aquí acordados serán aplicables a la adquisición de bienes y servicios conexos cuyo costo fuere igual o menor a la cifra modificada.
- c. Se entiende por consultorías menores aquéllas cuyo valor estimado sea de hasta el equivalente de US\$200.000. Si el Banco llegase a modificar más adelante esta cifra, el nuevo valor servirá para definir el concepto de consultorías menores, y los procedimientos aquí acordados serán aplicables a la contratación de consultorías cuyo costo fuere igual o menor a la cifra modificada.

## 3 Procedimientos Aplicables

- a. **Para la contratación de obras menores:**
  - i. La contratación de obras/montajes menores cuyo valor estimado sea menor del equivalente de US\$150.000 se realizará mediante el procedimiento de Licitación Privada establecido en el numeral 4 del presente anexo.
  - ii. La contratación de obras/montajes menores cuyo valor estimado fluctúe entre US\$150.000 y US\$1.499.999 (equivalentes) se realizará mediante el procedimiento de Licitación Pública Nacional no-restringida establecido en el numeral 5 del presente anexo.

**b. Para la adquisición de bienes y servicios conexos menores:**

- i. La adquisición de bienes y servicios conexos cuyo valor estimado sea menor del equivalente de US\$100.000, se realizará mediante el procedimiento de Licitación Privada establecido en el numeral 4 del presente anexo.
- ii. La adquisición de bienes y servicios conexos cuyo valor estimado fluctúe entre US\$100.000 y US\$249.999 (equivalentes), se realizará mediante el procedimiento de Licitación Pública Nacional no-restringida establecido en el numeral 5 del presente anexo.

**c. Para la contratación de consultorías menores**

- i. La contratación de consultorías menores cuyo valor estimado sea menor del equivalente de US\$50.000, se realizará mediante el procedimiento de Concurso de Méritos Privados establecido en el numeral 6 del presente anexo.
- ii. La contratación de consultorías cuyo valor estimado fluctúe entre US\$50.000 y US\$200.000 (equivalentes) se realizará mediante el procedimiento de Concurso de Méritos Público Nacional no-restringido establecido en el numeral 7 del presente anexo.

**4. Licitación Privada**

El procedimiento de Licitación Privada que se detalla a continuación, regirá para las categorías de obras y bienes menores definidos en los incisos 3.a.i y 3 b.i, respectivamente:

- a. Para la aplicación del procedimiento de Licitación Privada se realizará la invitación a, por lo menos, cinco ofertantes, con plazos para presentación de ofertas que aseguren competencia. No será necesario llevar a cabo precalificación, salvo que el Banco requiera expresamente esta modalidad por tratarse a su juicio de una obra o adquisición de naturaleza compleja. Queda entendido que la entidad licitante, podrá acordar con el Banco, como modalidad de precalificación, un sistema de registro de firmas, que podrá incluir personas naturales o jurídicas. En caso de organizarse registros, éstos permanecerán abiertos para inscripción por motivo de adquisiciones que forman parte del Programa.
- b. En este procedimiento se utilizarán los documentos de licitación uniformes, acordados entre el Organismo Ejecutor y el Banco.
- c. Para la utilización de este procedimiento, la entidad licitante deberá preparar y enviar a las firmas invitadas las bases de la licitación y las

especificaciones técnicas de la obra a contratarse o de los bienes a adquirirse.

- d. Dentro de los seis (6) días hábiles siguientes a la fecha de terminación del plazo establecido para la presentación de las ofertas, la entidad licitante resolverá la adjudicación del contrato a la oferta evaluada como la más baja, según se define en el párrafo 3.13 del Anexo B del Contrato de Préstamo, o declarará desierto el concurso, en cuyo caso podrá reabrirlo, realizando ajustes y modificaciones a las bases, si fuere del caso, dentro de los veinte (20) días calendario siguientes, invitando a por lo menos tres (3) firmas adicionales a aquéllas que participaron en el concurso. Para la reapertura deberán mantenerse todas las condiciones establecidas para este procedimiento.
- e. Una vez resuelta la adjudicación, y previamente a la suscripción del respectivo contrato, la entidad licitante deberá contar con la no objeción del Banco.

#### 5. Licitación Pública Nacional no Restringida

El Procedimiento de Licitación Pública Nacional no restringida que se detalla a continuación, regirá para las categorías de obras y bienes menores definidos en los incisos 3.a.ii y 3.b.ii, respectivamente.

- a. Se empleará el sistema de Licitación Pública Nacional no restringida con publicidad nacional. Se permitirá la participación sin restricciones de empresas provenientes de los países miembros del Banco. No será necesario llevar a cabo precalificación, salvo que el Banco requiera expresamente esta modalidad por tratarse a su juicio de una adquisición de naturaleza compleja. Queda entendido que la entidad licitante podrá acordar con el Banco, como modalidad de precalificación, un sistema de registro de firmas, que podrá incluir personas naturales o jurídicas. En caso de organizarse registros de firmas éstos permanecerán abiertos para inscripción por motivo de adquisiciones que forman parte del Programa.
- b. En este procedimiento se utilizarán los documentos de licitación uniformes acordados entre el Organismo Ejecutor y el Banco.
- c. La publicidad nacional para las convocatorias de las licitaciones se llevará a cabo dos (2) veces en un periódico o una sola vez en dos (2) periódicos, en ambos casos diarios de amplia circulación nacional. El plazo para presentación de ofertas será de, por lo menos, treinta (30) días calendario, contados desde la última publicación. Este plazo podrá ser mayor, a juicio de la entidad licitante, dependiendo del tamaño o complejidad de la obra a contratarse o del monto de la adquisición de los bienes.

- d. Las ofertas se presentarán en un sobre único, que deberá contener la oferta propiamente dicha, así como los antecedentes legales, técnicos y financieros de los participantes. Los sobres que contienen las ofertas serán abiertos en sesión pública convocada por la entidad licitante en la fecha y hora de terminación del plazo de presentación de las ofertas, en presencia de los oferentes que hayan asistido al acto, con todos los requisitos para asegurar la transparencia exigida por las bases uniformes de licitación. En esta misma sesión la entidad licitante integrará con tres (3) miembros una comisión técnica para el análisis legal, técnico y económico de las ofertas, la que en el plazo de quince (15) días hábiles presentará un informe que debe incluir los cuadros comparativos que fueren necesarios.
- e. La licitación se adjudicará a la oferta evaluada como la más baja, según lo definido en el párrafo 3.13 del Anexo B del Contrato de Préstamo. Para ello, una sola comisión técnica evaluará primero las ofertas, para determinar si se ajustan a los documentos de licitación y establecerá un rango, comenzando con la oferta evaluada como la más baja. Luego analizará los documentos jurídicos, técnicos y financieros, sólo de la empresa evaluada como la más baja, para establecer si cumplen con dichos antecedentes o requisitos. Si cumplen con dichos antecedentes o requisitos se preadjudicará la licitación a dicha empresa o si no, se examinarán los antecedentes o requisitos de la empresa que le sigue, y así sucesivamente.
- f. El informe técnico relativo a la adjudicación propuesta, junto con los documentos de apoyo correspondientes (incluyendo el borrador de contrato que se propone firmar) serán enviados conjuntamente para la aprobación del Banco. Una vez cumplidos estos requisitos y obtenida la aprobación formal del Organismo Ejecutor y del Banco, se procederá a la notificación de la adjudicación definitiva y posterior firma de contrato con la entidad adjudicataria. No podrá llevarse a cabo ningún cambio sustancial del borrador de contrato aprobado por el Banco.
- g. Podrán aplicarse, de común acuerdo con el Banco, otros procedimientos o modalidades distintas dentro de los procedimientos aquí acordados, para el caso de bienes y servicios conexos menores que deban realizarse con motivo de eventos que, según las políticas del Banco, califiquen como desastres naturales.

#### 6. Concurso de Méritos Privado

El procedimiento de Concurso de Méritos Privado que se detalla a continuación regirá para las contrataciones de consultoría definidas en el inciso 3.c.i.

- a. Para la aplicación del procedimiento de Concurso de Méritos Privado se realizará la invitación a, por lo menos tres (3) y no más de seis (6) ofertantes, con plazos para presentación de ofertas que aseguren

competencia. Para tal efecto, la entidad contratante podrá acordar con el Banco la modalidad de precalificación o registro de firmas. En caso de organizarse registros, éstos permanecerán abiertos para inscripción por motivo de adquisiciones que forman parte del Programa.

- b. En este procedimiento, de ser posible, se utilizarán documentos de concurso uniformes, que fueren acordados entre el Organismo Ejecutor y el Banco.
- c. Para la utilización de este procedimiento, la entidad contratante deberá preparar y enviar a las personas o firmas invitadas, que podrá incluir personas naturales o jurídicas, las bases del concurso y los Términos de Referencia (TOR) de la consultoría.
- d. Las ofertas deberán entregarse en dos (2) sobres diferentes que para los efectos de estos procedimientos, se denominan como Sobres Nos. 1 y 2. El primero (sobre No. 1), deberá contener la oferta técnica, así como los antecedentes legales y los documentos que acrediten la solvencia técnica y financiera del ofertante. El segundo (sobre No. 2), contendrá la oferta financiera. Esta forma de presentación deberá explicitarse claramente en los documentos del concurso.
- e. La entidad contratante nombrará un Comité de Evaluación donde se abrirán, primero, todos los sobres Nos. 1, o sea, los que contienen las ofertas técnicas y la información jurídica-financiera de los oferentes. Posteriormente, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la apertura de los sobres No. 1, la unidad contratante establecerá el orden de mérito de las ofertas técnicas y convocará a los representantes de la persona o firma clasificada en primer lugar para la negociación del contrato respectivo, todo esto según se define en las estipulaciones del Anexo "C" del Contrato de Préstamo.
- f. El informe técnico relativo a la adjudicación propuesta, junto con los documentos de apoyo correspondientes (incluyendo el borrador de contrato que se propone firmar), serán enviados conjuntamente para la aprobación del Banco.
- g. Una vez resuelta la negociación del contrato, y obtenida la no objeción del Banco, la entidad contratante podrá proceder a la suscripción del contrato.

7. Concurso de Méritos Público Nacional no Restringido

El procedimiento de Concurso de Méritos Público Nacional no restringido que se detalla a continuación, regirá para las categorías de estudios de consultorías menores definidas en el inciso 3.c.ii.

- a. Cuando sea el caso de aplicarse el procedimiento de Concurso de Méritos Público Nacional no restringido, la convocatoria a presentación de ofertas

técnico-financieras se hará mediante publicación una vez en dos (2) diarios o dos (2) veces en un diario, en ambos casos diarios de amplia circulación nacional. Los plazos para la presentación de las ofertas serán fijados de manera que se asegure una amplia participación de firmas y se garantice así la competencia entre ellas.

- b. En ese procedimiento, de ser posible, se utilizarán los documentos de concurso uniformes, que el Organismo Ejecutor acordare con el Banco.
- c. La última publicación de la convocatoria se hará por lo menos con veinte (20) días de anticipación a la fecha límite fijada para la presentación de las ofertas. Este plazo podrá ser mayor, dependiendo del tamaño o complejidad del estudio.
- d. Las ofertas deberán entregarse en dos sobres diferentes que para los efectos de estos procedimientos, se denominan como Sobres Nos. 1 y 2. El primero (sobre No. 1), deberá contener la oferta técnica, así como los antecedentes legales y los documentos que acrediten la solvencia técnica y financiera del oferente. El segundo (sobre No. 2), contendrá la oferta financiera. Esta forma de presentación deberá explicitarse claramente en los documentos del concurso.
- e. La entidad contratante nombrará un Comité de Evaluación donde se abrirán primero todos los sobres Nos. 1, o sea, los que contienen las ofertas técnicas y la información jurídica-financiera de los oferentes. Posteriormente, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la apertura de los sobres Nos. 1, el Comité de Evaluación establecerá el orden de mérito de las ofertas técnicas y convocará a los representantes de la firma clasificada en primer lugar para la negociación del contrato respectivo, todo esto según se define en las estipulaciones del Anexo "C" del Contrato de Préstamo.
- f. El informe técnico relativo a la adjudicación propuesta, junto con los documentos de apoyo correspondientes (incluyendo el borrador de contrato que se propone firmar), serán enviados conjuntamente para la aprobación del Banco.
- g. Una vez resuelta la negociación del contrato, y obtenida la no objeción del Banco, la entidad contratante podrá proceder a la suscripción del contrato.

## ANEXO E

### **Proyecto de Consolidación de la Reforma y Modernización en Agua Potable y Saneamiento**

El Banco, en su calidad de administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento Intermedio (en adelante “la Cuenta”), ha determinado que se financie con recursos de la Cuenta, sin cargo para el Prestatario, una parte de los intereses adeudados por éste al Banco en relación con la porción indicada en la Cláusula 2.02 (c) del Préstamo a que se refiere la Cláusula 1.02 de las Estipulaciones Especiales del presente contrato, en adelante “la Porción del Préstamo Aprobado”, de conformidad con los siguientes términos:

- (a) El Banco utilizará los recursos de la Cuenta para pagar una parte de los intereses de la Porción del Préstamo Aprobado adeudados por el Prestatario, que se devenguen sobre los saldos deudores en las fechas previstas para el pago de intereses o en la fecha o fechas en que el Banco reciba el pago del remanente de intereses adeudados al Banco por el Prestatario (en adelante “remanente”). Dicha parte representará hasta el 5% por año sobre los saldos deudores de la Porción del Préstamo Aprobado. Sin embargo, la tasa de interés efectiva que resulte de aplicar el subsidio no será inferior a la tasa que resulte de sumar 1,5% al tipo de interés efectivo promedio de los préstamos en moneda convertible del Fondo para Operaciones Especiales. El Directorio Ejecutivo del Banco fijará el tipo de subsidio de interés de esta Facilidad, dos veces por año, simultáneamente con la fijación del tipo normal de interés para los préstamos del capital ordinario.
- (b) Si el Prestatario no pagase en la fecha prevista el remanente, así como cualquier suma por concepto de amortización o comisiones, el Banco retendrá el pago del monto de intereses autorizado para ser pagado al Banco con cargo a la Cuenta. En este último caso, el Prestatario continuará obligado por el monto total de los intereses vencidos y adeudados, hasta que el Banco haya recibido el pago del remanente y de las respectivas sumas por concepto de amortización y comisiones.
- (c) En la medida en que el Banco reciba pagos de la Cuenta por concepto de intereses debidos por el Prestatario, hasta el total de la parte establecida en el párrafo (a) precedente, el Prestatario quedará liberado de su responsabilidad de hacer efectivos dichos pagos y, consecuentemente, no estará obligado a reembolsar al Banco suma alguna por concepto de los intereses pagados al Banco con cargo a la Cuenta.
- (d) El Prestatario podrá disponer el pago del monto íntegro de los intereses que devenguen los saldos deudores de la Porción del Préstamo Aprobado ya sea durante toda la vida del Préstamo Aprobado o solamente durante el período de amortización del mismo. En ambos casos, el Banco procederá a reembolsar al Prestatario, a la

brevidad posible, los intereses que éste hubiese pagado al Banco y que corresponda cargar a la Cuenta, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo (a), anterior.

- (e) En la medida en que el Banco determine que no existen suficientes disponibilidades de recursos en la Cuenta para efectuar los pagos a que se refieren los párrafos (a) y (c) anteriores, el Prestatario pagará los intereses adeudados, en las fechas y sobre los montos que se especifican en este Contrato, hasta el monto total devengado sobre los saldos deudores del Préstamo Aprobado, sin obligación de reembolso de monto alguno por parte del Banco.

**DADA** en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los treinta (30) días del mes de agosto del año dos mil (2000); año 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**Ramón Alburquerque,**  
Presidente

**Ginette Bournigal De Jiménez,**  
Secretaria

**Darío Gómez Martínez,**  
Secretario

**DADA** en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiún (21) días del mes de septiembre del año dos mil (2000); año 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**Rafaela Alburquerque,**  
Presidenta

**Ambrosina Saviñón Cáceres,**  
Secretaria

**Hermes Juan José Ortiz Acevedo,**  
Secretario Ad-Hoc

**HIPOLITO MEJIA**  
**Presidente de la República Dominicana**

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República.



**PROMULGO** la presente Resolución y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

**DADA** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintiséis (26) días del mes de septiembre del año dos mil, años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**HIPOLITO MEJIA**

**Dec. No. 827-00 que aprueba y pone en vigor el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y el Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.**

**HIPOLITO MEJIA**  
**Presidente de la República Dominicana**

**NUMERO: 827-00**

**CONSIDERANDO:** Que la República Dominicana, como Estado signatario del Convenio de Aviación Civil firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, está en el deber de garantizar un ambiente de plena seguridad en los aeropuertos de todo el territorio nacional.

**CONSIDERANDO:** Que, igualmente, la República Dominicana, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es compromisaria de lo establecido en la Norma 3.1.1. del Anexo 17 del convenio precedentemente citado.

**CONSIDERANDO:** Que la repetida norma consagra la obligatoriedad de cada Estado contratante en el sentido de formular y poner en vigor un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y un Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

**VISTOS** los proyectos de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita y de Reglamento Nacional de Seguridad de la Aviación Civil presentados por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

## **D E C R E T O:**

**ARTICULO 1.-** Se aprueba y pone en vigor, para fines de estricta aplicación en todo el territorio de la República Dominicana, el siguiente Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita:

### **I.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA.-**

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), tiene por objeto, proporcionar la seguridad, regularidad y eficiencia de las actividades de la aviación civil, mediante reglamentos, métodos y procedimientos para contrarrestar los actos de interferencia ilícita. Persigue igualmente mantener la seguridad de las instalaciones aeroportuarias y de las aeronaves, tanto de los explotadores nacionales, así como extranjeros, que se dirijan, procedan o sobrevuelen el espacio aéreo de la República Dominicana.

### **II.- DEFINICIONES.-**

#### **ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA; acto:**

- a) de violencia realizado contra personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
- b) de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- d) de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) de comunicar, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;
- f) de utilizar ilícita e intencionalmente, cualquier artefacto, sustancia o arma;

- g) de ejecutar violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.
- h) de destruir o causar daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto.

**NOTA:** La presente enumeración no es limitativa, tiene un carácter meramente enunciativo, por lo tanto, todo hecho que sea considerado como acto de interferencia ilícita, será sancionado de acuerdo con las leyes y reglamentos que rigen el presente Programa.

**AERONAVE.** Toda maquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**AEROPUERTO INTERNACIONAL.** Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, sanidad pública, reglamentación veterinaria, fitosanitario y procedimientos similares.

**AGENTE ACREDITADO.** Agente expedidor de carga o de cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad que están aceptados o exigidos por las autoridades competentes respecto a la carga, la encomienda de mensajería y por expreso o el correo.

**ALERTA DE BOMBA.** Estado de alerta implantado por la autoridad competente para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

**ANDEN.** Corredor situado al nivel del terreno, por encima o por debajo de él y que conecta los puestos de estacionamiento de aeronave con un edificio de pasajeros.

**AREA DE MOVIMIENTO.** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la (s) plataforma (s).

**ARMAS CORTAS.** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de pequeño calibre (corto alcance).

**CESA.** Siglas que significan Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, el cual ha sido designado en la República Dominicana para que sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

**AVIACION GENERAL.** Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares, ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.

**AVSEC.** Siglas en inglés que significa seguridad de aviación (AVIATION SECURITY), de uso internacionalmente aceptado.

**AVISO DE BOMBA.** Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, un aeropuerto, una persona o instalación de aviación civil, puede estar en peligro debido a un explosivo o artefacto peligroso.

**CARGA.** Todos los bienes que se transportan en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

**CARGA AGRUPADA.** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.

**CONTENEDOR DE EQUIPAJE.** Receptáculo en el que se cargan los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.

**CORREO.** Despachos de correspondencias y otros objetos que las administraciones postales presentan, con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.

**CONTROLES DE ESTUPEFACIENTES.** Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

**CONTROL DE SEGURIDAD.** Medio para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**DEPOSITO DE EQUIPAJES.** Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves, así como, el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.

**EQUIPAJE.** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en las aeronaves mediante convenio con el explotador.

**EQUIPAJE DE TRANSFERENCIA ENTRE LINEAS AEREAS.** Equipajes de los pasajeros que se transbordan desde la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

**EQUIPAJE EXTRAVIADO.** Equipaje que inadvertidamente es separado de los pasajeros y de la tripulación a la cual pertenece.

**EQUIPAJE NO IDENTIFICADO.** Equipaje con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede ser identificado.

**EQUIPAJE NO RECLAMADO.** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.

**EQUIPOS DE SEGURIDAD.** Dispositivo de carácter especializado que se utiliza individualmente o como parte de un sistema en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil, sus instalaciones y servicios.

**ESTADO DE MATRICULA.** Estado en el cual está matriculada una aeronave.

**EXPLOTADOR.** Persona, organismo o empresa que se dedica o pretende dedicarse a la explotación de aeronaves.

**INSPECCION.** Aplicación de medios técnicos o de otros tipos para detectar armas, explosivos y otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**INSTALACIONES DE DESPACHO FUERA DEL AEROPUERTO.** Terminal de transporte de pasajeros o mercancías, en un centro de población urbana en el que existen instalaciones de despacho.

**MERCANCIA PELIGROSA.** Todo artículo o sustancia que cuando se transporta por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

**MIEMBRO DE LA TRIPULACION.** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.

**PARTE AERONAUTICA.** Area de movimiento de un aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

**PARTE PUBLICA.** Area de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos, a la que tiene libre acceso el público no viajero.

**PASAJERO EN TRANSITO.** Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegaron o en otro vuelo, sin salir a la parte pública de la terminal aérea.

**PASAJEROS Y EQUIPAJES DE TRANSFERENCIA.** Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

**PASARELA DE EMBARQUE.** Rampa actuada mecánicamente y ajustable para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.

**PERSONA NO ADMISIBLE.** Persona a quien le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

**PLATAFORMA.** Area definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

**PRESENTACION.** El trámite de presentarse a un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.

**PROGRAMA DE SEGURIDAD.** Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional, contra los actos de interferencia ilícita.

**PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE.** Area designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

**PUESTO DE PRESENTACION.** Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación de pasajes y documentos, antes de abordar una aeronave.

**PUNTO VULNERABLE.** Todas las instalaciones en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

**SABOTAJE.** Todo acto u omisión deliberada con fines de destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional, sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

**ZONA ESTERIL.** Espacio que media entre el puesto de inspección y las aeronaves, cuyo acceso está estrictamente controlado.

**ZONA SIN RESTRICCIONES.** Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

### **III. LEGISLACION.-**

#### **A) LEGISLACION NACIONAL.**

- 1) El Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil de la República Dominicana, tiene fuerza legal en virtud de los Decretos Nos. 272-89, de fecha 28 de julio de 1989, según Artículo 2, Acápito a), y el 28-97, de fecha 22 de enero de 1997.
- 2) Las leyes complementarias aplicables a este Programa son la: No.106, de fecha 17 de enero de 1966; No.505 de fecha 10 de noviembre de 1969; No.8 de fecha 17 de noviembre 1978, y las infracciones previstas en el Código

Penal Dominicano y leyes complementarias.

**B) CONVENIOS INTERNACIONALES.**

1. La República Dominicana, es parte signataria de los convenios de:

1<sup>ro</sup>. Chicago, que trata sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944;

2<sup>do</sup>. Tokio, que trata sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Japón el 14 de septiembre de 1963;

3<sup>ro</sup>. La Haya, que trata sobre la represión de apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado el 16 de diciembre de 1970 y

4<sup>to</sup>. Montreal, que trata sobre la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, suscrito el 23 de septiembre 1971.

5<sup>to</sup>. Montreal, que trata la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1<sup>ro</sup>. de marzo de 1991.

6<sup>to</sup> . Protocolo de Montreal para la represión de actos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal en el mes de mayo de 1995.

2. Los términos y disposiciones de estos convenios que tienen fuerza legal en la República Dominicana son aquellos que han sido firmados y ratificados por el Congreso Nacional en virtud de la:

a) Resolución No.964, (Gaceta Oficial No.6331, de fecha 23 de septiembre de 1945), que aprueba el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

b) Resolución No. 15 de fecha 9 de septiembre de 1970, del Congreso Nacional, que aprueba el Convenio sobre Infracciones y Ciertos Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio, Japón el 14 de septiembre de 1963.

c) Resolución No.503, de fecha 3 de mayo de 1973, que aprueba el Convenio para la Represión de Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya, Holanda, el 16 de diciembre de 1970, Gaceta Oficial No. 9300 del 12 de mayo de 1973.

d) Resolución No.408, de fecha 15 de octubre de 1972 (Gaceta Oficial No.9281 de fecha 15 de noviembre de 1972), que aprueba el Convenio para Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

#### **IV. ASIGNACION DE RESPONSABILIDAD.-**

##### **AUTORIDAD COMPETENTE DESIGNADA PARA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL.**

##### **A.- CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

Las atribuciones de la autoridad competente, en seguridad de la aviación civil, son las siguientes:

- 1) Elaborar, aplicar y mantener el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, proporcionando un nivel normalizado de seguridad para los vuelos internacionales en condiciones ordinarias de operación, y que pueda elevarse rápidamente en caso de que aumenten las amenazas.
- 2) Es responsabilidad del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, coordinar con la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Departamento Aeroportuario, así como los administradores de los diferentes aeropuertos, la implementación de los sistemas de seguridad que se emplearán en dicho aeropuertos.
- 3) El nombramiento del personal de seguridad de los aeropuertos, será realizado por el Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, previa recomendación del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
- 4) Imponer las multas a los violadores de los reglamentos, relativos a seguridad de la aviación civil y hacer los sometimientos ante las autoridades judiciales correspondientes de las personas que incurran en delitos, en contra de la aviación civil.
- 5) Tiene la responsabilidad de establecer, producir, promulgar y examinar periódicamente el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a fin de asegurar que se ajusta a las obligaciones del país y que es coherente a los lineamientos generales de la política nacional relativa a la seguridad de la aviación civil.
- 6) Definir y asignar tareas según las directrices de la política gubernamental para la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, entre las dependencias del Estado, las administraciones de aeropuertos, los



explotadores y otras partes interesadas.

- 7) Disponer y establecer las normas necesarias que deberá aplicar el organismo al que se le ha encomendado las tareas de seguridad de la aviación, previstas en el programa.
- 8) Analizar constantemente el nivel de amenaza a la aviación civil y hacer que las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de seguridad y otros organismos que contribuyen al Programa, tomen las medidas suficientes para contrarrestar eficazmente el nivel de amenaza percibido.
- 9) Promover la protección de la aviación por medio de la seguridad, inspeccionando y vigilando el cumplimiento de las normas de seguridad y los procedimientos de operación por parte de los aeropuertos, las líneas aéreas y los proveedores de servicios de seguridad.
- 10) Recibir, compilar, analizar y distribuir información sobre las amenazas, los incidentes, el número y los tipos de armas abandonadas que se hallan encontrado dentro de los límites del aeropuerto, así como medidas de protección concebidas en función de los sucesos, y constituir un centro de referencias técnicas e información, para uso de la autoridad de la aviación civil, las administraciones de aeropuertos, los explotadores y los servicios de seguridad.
- 11) Fomentar y promover buenas relaciones de trabajo, la cooperación, el intercambio de información y experiencia entre los diferentes departamentos, particularmente con los que convergen en la seguridad y con los que se tengan relaciones importantes de transporte aéreo. Debe mantenerse el mismo tipo de relación con la OACI y con los organismos y asociaciones internacionales interesados.
- 12) Examinar y asegurar la idoneidad de los programas de seguridad de los aeropuertos y de los explotadores, así como supervisar su ejecución para comprobar que continúan siendo eficaces.
- 13) Examinar y mantener en revisión constante, la aplicación de los programas de seguridad de las administraciones de aeropuertos y las instrucciones de seguridad de los explotadores, a fin de asegurarse de que las enmiendas necesarias se incorporan con prontitud.
- 14) Mejorar la seguridad de la aviación por medio de la preparación y difusión de prácticas administrativas y técnicas modernas, promoviendo su uso por los servicios de seguridad, administraciones de aeropuertos y explotadores.
- 15) Estar a disposición de las administraciones, proyectistas y arquitectos de los

aeropuertos como órgano consultor, respecto a la incorporación de elementos de seguridad en los planes y diseños de instalaciones y servicios de aeropuerto nuevo, o en la modificación de los existentes.

- 16) Asegurar que el Programa Nacional de la Aviación Civil de la República Dominicana, esté actualizado, sea eficaz y reevaluado siempre que las circunstancias lo requieran.
- 17) Formular normas y recomendaciones respecto a las especificaciones, a la metodología, evaluación del equipo, sistemas de seguridad al diseño del aeropuerto, para que éste se adapte a los requisitos en materia de seguridad. Mantenerse informado de los últimos adelantos, modos operacionales, despliegue de personal, sistemas y dispositivos de seguridad necesarios para el mantenimiento de un programa nacional de seguridad de la aviación civil adecuado.
- 18) Coordinar medidas y procedimientos de seguridad con las oficinas apropiadas, para asegurarse de que el trabajo de la dependencia de seguridad progrese sin tropiezos y con eficacia.
- 19) Nombrar las autoridades competentes que tengan responsabilidad general para la elaboración, coordinación y aplicación de las disposiciones del plan nacional de seguridad de la aviación civil.
- 20) Previene los actos que atenten contra la seguridad de las instalaciones de la aviación civil.
- 21) Responde y controla actos de secuestro, sabotaje, amenaza de bomba, ataques en tierra, en instalaciones aeroportuarias, entre otras amenazas.
- 22) Será responsable del control de acceso a las áreas restringidas.
- 23) Será responsable de la inspección y revisión de los pasajeros, tripulantes, sus respectivos equipajes y de todas las personas que crucen el punto de inspección.
- 24) Cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y órdenes en las terminales aéreas.
- 25) Elabora, aplica y mantiene el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en la República Dominicana.
- 26) Define y asigna tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Programa Nacional de la Seguridad de Aviación Civil.
- 27) Establece los medios para coordinar las actividades del Programa Nacional

de Seguridad de la Aviación Civil entre los diferentes organismos del país interesados o responsables de los diversos aspectos de dicho programa.

- 28) Pone a disposición de las administraciones de aeropuertos y líneas aéreas que prestan servicios en territorio nacional una versión escrita de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- 29) Examina y mantiene la eficacia del Programa Nacional de Seguridad, incluyendo la revaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después de un acto de interferencia ilícita y la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos débiles, a fin de impedir que vuelva a ocurrir.
- 30) Examina y aprueba los programas de seguridad de explotadores de las líneas aéreas y de aeropuertos internacionales.
- 31) Se asegura que en los aeropuertos internacionales, los servicios de seguridad de aeropuerto se proporcionen con las instrucciones y servicios de apoyo necesarios, inclusive locales, equipos de telecomunicaciones, equipos de seguridad apropiados, instalaciones y servicios de instrucción
- 32) Elabora y revisa, cuando corresponda dentro de la estructura gubernamental, las políticas nacionales generales relativas a la seguridad de la aviación civil.
- 33) Elabora y promulga reglamentos nacionales generales, relativos a la seguridad de la aviación civil.
- 34) Debe asegurarse de que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura necesarios para la aplicación óptima de las medidas de seguridad internacionales, se integren en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones a las existentes en los aeropuertos internacionales del país.
- 35) Elabora e implementa un programa nacional de instrucción en materia de seguridad de la aviación y coordina la elaboración de los programas de instrucción en seguridad de la aviación por los respectivos aeropuertos, para ser aprobados.
- 36) En circunstancias extraordinarias, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria asumirá el control efectivo de todas las instalaciones de los aeropuertos del país, debiendo todos los demás organismos acatar y cooperar con las medidas de protección y seguridad que sean tomadas.
- 37) Es responsabilidad básica del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria: preparar y publicar reglamentos nacionales generales que

establezcan y prescriban el Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

- 38) Los supervisores y coordinadores generales de los servicios de seguridad militar y policial de los aeropuertos internacionales del país, confeccionarán y mantendrán al día sus respectivos programas de seguridad de aeropuerto, de acuerdo al Apéndice 7, del Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973), debiendo incluir, el Plan de Implementación, Plan de Contingencia y Plan de Emergencia.

**A efectos de cumplir con estas atribuciones, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) tendrá que:**

- a) informar después de cada evaluación, inspección o investigación de la manera prescrita en los formularios oficiales.
- b) someter a la atención de las administraciones de los aeropuertos, de las autoridades encargadas de las funciones de policía, de correos y de otro tipo, así como de los explotadores y demás organizaciones que desarrollen sus actividades en los aeropuertos, los defectos y puntos débiles de las medidas de seguridad, y recomendar procedimientos para corregirlos.
- c) notificar la existencia de deficiencias graves, para que se tomen las medidas apropiadas.
- d) examinar y mantener en revisión constante los manuales de seguridad de las administraciones de los aeropuertos y las instrucciones de seguridad de los explotadores, a fin de asegurarse de que las enmiendas necesarias se incorporan con prontitud.
- e) reunir y correlacionar informes de incidentes e informes sobre las operaciones, objeto de estudio, incluyendo el número y los tipos de armas abandonadas que se hubieren encontrado dentro de los límites del aeropuerto.
- f) reunir, correlacionar y asesorar a las administraciones de los aeropuertos y los explotadores sobre el uso más eficaz que pueda hacerse del personal, los métodos, los procedimientos, los sistemas y dispositivos de seguridad.

**B.- DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.**

- 1). Como organismo técnico, tiene a su cargo la vigilancia del cumplimiento de las leyes, reglamentos y la dirección técnica, de los servicios destinados a la ayuda de la navegación aérea de todos los aeropuertos, así como proporcionar los servicios de tránsito aéreo, cuando ocurran actos de

interferencia ilícita en coordinación con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

**C.- DIRECCIONES DE ADUANA Y MIGRACION.**

1). Las autoridades de aduana y migración destacadas en los aeropuertos y aeródromos, en coordinación con los organismos de seguridad del Estado, serán responsables de hacer cumplir las leyes nacionales, sobre seguridad de la aviación, que en sus respectivas áreas les fueren asignadas y en ningún momento interferirán en el ejercicio de las labores del personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria. Debiendo mantenerse una efectiva comunicación, coordinación y colaboración con todos los organismos que convergen en la aviación civil internacional.

**D.- ADMINISTRACION DE AEROPUERTOS.**

- 1) La administración, operación y funcionamiento de los aeropuertos comerciales, es responsabilidad de la Comisión Aeroportuaria, a través de la Dirección Ejecutiva del Departamento Aeroportuario, como órgano permanente.
- 2) Los administradores de los aeropuertos deben establecer el Centro de Operaciones de Emergencia (COE), para la aplicación de los planes de contingencia y/o emergencia, cuando el caso lo amerite de acuerdo al Apéndice 16, del Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita.
- 3) Los administradores de los aeropuertos son responsables de la eficiencia operativa de cada terminal aeroportuaria.
- 4) Los administradores de aeropuertos se cerciorarán de que esté confeccionado y actualizado, el programa de seguridad de sus respectivas terminales, el cual debe incluir Plan de Implementación, Plan de Contingencia y Plan de Emergencia, debiendo tenerlo a su disposición.
- 5) La Dirección Ejecutiva del Departamento Aeroportuario, velará porque las administraciones de los aeropuertos aseguren la regularidad, fluidez y seguridad en sentido general de las operaciones en cada aeropuerto.
- 6) El Departamento Aeroportuario solicitará que el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria haga las recomendaciones relativas en los aspectos de seguridad, cuando se construyan nuevas instalaciones aeroportuarias o modificaciones a las existentes.
- 7) En los programas de seguridad de los aeropuertos debe estar claramente identificado el lugar del puesto aislado de estacionamiento de aeronave.

- 8) Cada terminal aeroportuaria debe poseer los planos actualizados de sus edificaciones.

**E.- ARRENDATARIOS DE AEROPUERTO.**

- 1) Cada arrendatario de aeropuerto cuya concesión o instalaciones formen parte de la línea entre la parte pública y la aeronáutica, o a través de las cuales sea posible acceder a la parte aeronáutica desde la parte pública, será responsable del control del acceso por sus instalaciones, en cumplimiento con las disposiciones y requisitos incluidos en el correspondiente Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- 2) Todos los arrendatarios de aeropuerto deben elaborar su Programa de Seguridad en idioma español, a la vez designarán un coordinador de seguridad, debiendo éste solicitar la aprobación de dicho programa al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
- 3) Para los fines del presente Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República Dominicana se considerarán arrendatarios de aeropuerto, las personas o empresas a las que la administración de un aeropuerto ha otorgado un permiso para desarrollar sus actividades comerciales.

**F.- EXPLOTADORES DE LINEAS AEREAS.**

- 1) Los explotadores de líneas aéreas que proporcionan servicios de vuelos internacionales desde República Dominicana deben depositar un Programa de Seguridad de la Aviación acorde con el Programa Nacional AVSEC. Estos deberán someter un ejemplar del referido programa, en el idioma español, al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) para su revisión y aprobación.
- 2) El programa de los explotadores debe indicar los métodos y procedimientos que seguirán para proteger a los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves y las instalaciones de servicios contra actos de interferencia ilícita.
- 3) Todo explotador de línea aérea debe designar un encargado de seguridad para la aplicación y coordinación de su programa de seguridad, con el Supervisor y Coordinador de Seguridad del CESA, en el aeropuerto correspondiente.
- 4) Cada programa de seguridad de los explotadores de líneas aéreas que operan

en la República Dominicana incluirán:

- a) los objetivos del programa y las responsabilidades de asegurar su aplicación.
  - b) la organización de las funciones y responsabilidades de seguridad del explotador.
- 5) Medidas de seguridad concretas que incluyan:
- a) inspecciones de seguridad de la aeronave previas al vuelo.
  - b) procedimientos para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en la escala de tránsito, no dejen nada a bordo.
  - c) procedimientos a utilizar para cumplir con la Norma 4.3.1, del Anexo 17, sobre medidas relativas al equipaje facturado, a la carga y otras mercancías.
  - d) medidas para proteger cargas, mensajerías, encomiendas exprés, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de abordó, equipaje facturado y el que se facture fuera del aeropuerto.
  - e) tratamiento a los pasajeros que han sido sometidos a procedimientos judiciales y/o administrativos.
  - f) procedimientos para el transporte de armas en la cabina y en la bodega de la aeronave.
  - g) control de acceso a las aeronaves estacionadas y protección de las mismas.
- 6) Planes de contingencia que incluyan:
- a) medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronaves, sabotajes y amenaza de bomba.
  - b) procedimientos en vuelo cuando se encuentre o se suponga que hay un objeto sospechoso a bordo de una aeronave.
  - c) evacuación y registro de aeronave en tierra.
  - d) medidas de seguridad especiales que deberán aplicarse entre periodos de intensificación de la amenaza o de vuelos y rutas que presenten riesgos.
  - e) medidas para garantizar la eficacia del programa, inclusive instrucción adecuada del personal, pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad del explotador.

**G.- FUERZAS ARMADAS.**

Las Fuerzas Armadas le prestarán todo el apoyo necesario para el buen funcionamiento de la seguridad en las terminales aeroportuarias, dedicadas al transporte aéreo nacional e internacional, a solicitud del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

**H.- OTROS ORGANISMOS DE SEGURIDAD.**

1. **DNI.** este organismo trabajará en coordinación con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en lo relativo a la entrada y salida del país de personas con antecedentes terroristas y en todo lo necesario para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
2. **POLICIA NACIONAL.** Como institución responsable de salvaguardar el orden público, a través de sus destacamentos ubicados en los aeropuertos, tendrá como misión principal mantener el orden público en las áreas circundantes, incluyendo parqueos, áreas de recibimiento general, y las vías de acceso a los aeropuertos, en donde la circulación de personas no está controlada. Cuando ocurra un accidente fuera de los límites del aeropuerto se acordonará el área para preservar evidencias y propiedades hasta que las autoridades responsables de la investigación dispongan su traslado. Además actuará cuando sea requerido por las autoridades de seguridad aeroportuaria, para proporcionar seguridad y para el control del personal empleado y público en general cuando una situación de emergencia lo amerite.
3. **D.N.C.D.** Como organismo especializado en el control del tráfico y consumo de sustancias prohibidas, deberá mantener una estrecha relación y coordinación con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y prestar toda su colaboración a dicho cuerpo cuando se produzcan incidentes que afecten la seguridad de la aviación civil.
4. **DESTACAMENTOS MIXTOS DE LAS FUERZAS ARMADAS Y P.N..** Su misión es la seguridad perimétrica de las instalaciones aeroportuarias, incluyendo el control de acceso de personas y vehículos. Ellos darán protección a todas las instalaciones vulnerables de las terminales aéreas que lo requieran. Mantendrán siempre lista una guarnición militar, presta a ser utilizada en caso de emergencia.
5. **ORGANISMOS DE INTELIGENCIA DEL ESTADO.** Todos los organismos de inteligencia del Estado DNI, J-2, G-2, M-2, A-2, D.N.C.D y el Servicio Secreto de la Policía Nacional, cuando reciban informaciones de



diversas fuentes, sobre cualquier amenaza contra la aviación civil, deberán comunicarlas al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, para realizar la evaluación de dichas informaciones por parte de todas las agencias de inteligencia del Estado.

**V. COORDINACION Y COMUNICACIONES.-**

**A.- CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.**

1. El 28 de julio de 1989, se creó el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria de la República Dominicana, mediante Decreto No.272-89. Dicho consejo está compuesto por miembros activos y auxiliares:

**Miembros activos:**

1. Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, quien lo presidirá.
2. Director del Departamento Aeroportuario.
3. Jefe de la Policía Nacional.
4. Director del Departamento Nacional de Investigaciones.
5. Director de Aeronáutica Civil.
6. Jefe de Seguridad de los Aeropuertos del país (Jefe del CESA).
7. Administrador General del Aeropuerto Internacional de Las Américas (Gobernador).
8. Administrador General del Aeropuerto Internacional de Puerto Plata.

**Miembros Auxiliares:**

1. Director General de Migración.
2. Secretario de Estado de Salud Pública y Asistencia Social.
3. Director General de la Defensa Civil.
4. Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas.
5. Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas de Carga.
6. Director General de Aduanas.

**Las atribuciones del Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria son:**

- a) establecer las medidas de seguridad necesarias para hacer frente a las amenazas contra la aviación civil, sus instalaciones y servicios.
- b) mantener bajo evaluación constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar estas medidas en función de nuevas informaciones sobre las amenazas, la evolución en la tecnología y las técnicas de seguridad de aviación civil y otros factores.
- c) asegurar la coordinación de las medidas de seguridad de aviación civil entre departamentos, organismos y otras entidades responsables de la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil con sujeción a la forma y extensión de las amenazas.
- d) fomentar la consideración de los aspectos de seguridad en el diseño de nuevos aeropuertos o la ampliación de las instalaciones existentes
- e) en coordinación con el CESA recomendar la promulgación y aplicación de los cambios en los criterios nacionales en materia de seguridad de aviación civil.
- f) examinar las recomendaciones formuladas por los comités de seguridad de los aeropuertos y correspondería realizar los cambios pertinentes al CESA.
- g) aprobar el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

**B.- COMITE DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO.**

- 1. En cada aeropuerto de la República Dominicana que preste servicio a la aviación civil internacional se establecerá un comité de seguridad. El objetivo principal del comité será proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en el aeropuerto.
- 2. En el programa de seguridad de los aeropuertos, se debe incluir la composición del comité de seguridad, sus atribuciones, cantidad de reuniones por año, quien preside el comité, la redacción y distribución de las actas.

**C.- RELACIONES PUBLICAS.**

El Encargado de Relaciones Públicas del Cuerpo Especializado en Seguridad

Aeroportuaria, es el responsable de brindar todas las informaciones necesarias a los medios de comunicación en coordinación con las administraciones aeroportuarias.

**D.- COMUNICACIONES Y COOPERACIONES CON OTROS ESTADOS.**

1. La República Dominicana pondrá a disposición de otro Estado miembro de la OACI, una versión escrita de las partes pertinentes del Programa Nacional de Seguridad si es solicitada por dichos Estados.
2. Cuando se requieran medidas de seguridad especiales para algunos vuelos o explotadores determinados, las autoridades competentes presentarán dicha solicitud al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
3. El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, cuando disponga de información confidencial sobre amenaza contra intereses de la aviación civil de otro Estado, notificará de dicha situación, a través de su representante diplomático o a las autoridades correspondientes por la vía más rápida.
4. La República Dominicana cooperará cuando sea necesario con otros Estados para la elaboración e intercambio de información relativa a los programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil.
5. La República Dominicana ha firmado acuerdos bilaterales con los siguientes Estados, los cuales incluyen una cláusula de seguridad y son los siguientes: La República de Argentina, República Federal de Alemania, Aruba, Antillas Holandesas, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Estados Unidos de América, Estados Unidos Mexicanos, Francia, Italia, Jamaica, Reino de los Países Bajos, Panamá, Portugal, Trinidad y Tobago, Reino Unido y Venezuela.

**E.- COMUNICACION CON LA OACI.**

1. La República Dominicana ha comunicado a la Organización de Aviación Civil Internacional que la autoridad competente en asuntos de seguridad de la aviación civil lo es el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).
2. La República Dominicana proporcionará a la OACI, informes escritos sobre actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, según indica la sección X.G de este programa.

**VI. PROTECCION DE AEROPUERTOS, AERONAVES E INSTALACIONES Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA.-**

**A.- DESIGNACION DE ZONAS RESTRINGIDAS.**

1. El CESA con las administraciones de los aeropuertos y otros interesados es responsable de identificar en las zonas en que se realicen operaciones vitales para el funcionamiento seguro y continuo de la aviación civil en la República Dominicana y designar estas zonas como zonas de seguridad restringida.
2. Los programas de seguridad de los aeropuertos deben describir totalmente estas zonas y los procedimientos de control de acceso y de identificación.

**B.- PROTECCION DE LAS ZONAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS.**

1. Estas zonas serán protegidas por medio de una combinación de medidas de protecciones física y personales para impedir el acceso no autorizado a las mismas.
2. Cada zona de seguridad restringida estará separada de las zonas publicas por medio de una barrera física apropiada y será inspeccionada a intervalos irregulares (ver parte I, Capítulo 4, Sección 4.10 del Manual de Seguridad de la OACI, Doc. 8973).
3. El acceso autorizado a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos internacionales u otras instalaciones fuera de los aeropuertos se controlará por medio de un sistema de permisos para zonas de seguridad restringida.

El encargado de identificación del aeropuerto que corresponda será responsable del control y de la administración del sistema de permisos para estas zonas restringidas.

**C.- CONTROL DEL ACCESO – REQUISITOS GENERALES.**

1. El acceso a todas las zonas de seguridad restringida estará limitado a:
  - a) pasajeros de buena fe provistos de documentos de viaje legítimos que hayan sido aceptados para viajes internacionales con un transportista aéreo; o
  - b) personal provisto de un permiso para ingresar a una zona de seguridad restringida;
2. los permisos para transitar por zonas de seguridad restringida se otorgaran de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos en el programa de seguridad del aeropuerto que corresponda.
3. el CESA es el organismo autorizado para administrar, producir y emitir

permisos para acceder y transitar en zonas de seguridad restringida.

4. los supervisores y coordinadores de seguridad, nombrados en cada aeropuerto tienen que asegurarse de que las barreras físicas que limitan las zonas restringidas se mantienen en buenas condiciones y funcionamiento.

**D.- CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS.**

1. Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas restringidas que estén designadas para su uso durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos de su documentación debiendo presentarla para inspección y serán los siguientes:
  - a) documentos de viaje auténticos y válidos así como los visados necesarios. Dichos documentos de viaje será principalmente pasaportes, certificados de miembros de tripulación, documento de viaje de migración y laissez passers de las Naciones Unidas.
  - b) una tarjeta de embarque donde figure el nombre del pasajero, otorgada por un transportista aéreo.
2. Las tripulaciones, además del certificado de miembro de tripulación, deben poseer el carnet de identificación de la línea aérea a la que pertenecen en la parte superior del cuerpo (pecho) de manera visible, para ingresar a las zonas de seguridad restringidas.
3. Todos los funcionarios, empleados públicos y privados deben poseer su carnet de identificación en la parte superior (pecho) del cuerpo de manera visible para poder ingresar a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
4. Otras personas diferentes a las enumeradas en los párrafos anteriores que requieran ingresar a las zonas de seguridad restringidas lo harán después de cumplir con lo establecido en el Reglamento de Control de Acceso.

**E.- CONTROL DE ACCESO DE VEHICULOS.**

1. El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, emitirá el Reglamento de Control de Acceso para vehículos a las zonas de seguridad restringidas.
2. El número de permiso para vehículos a ingresar a las zonas de seguridad restringidas debería ser el mínimo posible.
3. Los conductores de vehículos, a los cuales se les otorgue un permiso para zona de seguridad restringida deberán estar calificados para conducir dichos vehículos y poseer la licencia que otorga la Dirección General de Aeronáutica

Civil.

**F.- AERONAVES.**

1. **RESPONSABILIDAD.** Los explotadores de aeronaves serán responsables de la seguridad de sus aeronaves.
2. **CONDICIONES NORMALES PARA LAS OPERACIONES.** Los explotadores de aeronaves deberán hacer verificaciones previas al vuelo para descubrir si hay objetos sospechosos o anomalías que puedan ocultar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.
3. **CONDICIONES DE INTENSIFICACION DE AMENAZAS.** Los explotadores de líneas aéreas adoptarán las medidas apropiadas, en aquellos vuelos que se consideren bajo mayor amenaza, para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejan objetos a bordo.

Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita:

- a) se notificará al explotador de la línea aérea; y
- b) se inspeccionará la aeronave.  
Cuando haya sospecha fundada de que una aeronave puede ser atacada en tierra:
  - a) se notificará a las autoridades competentes del aeropuerto; y
  - b) se adoptarán medidas apropiadas para proteger la aeronave según lo indicado en el plan de contingencia del aeropuerto que corresponda.

**G.- INSTALACIONES Y SERVICIOS INDISPENSABLES PARA LA NAVEGACION Y DE OTRO TIPO.**

1. Los aeropuertos internacionales de la República Dominicana, poseen los siguientes equipos para la Ayuda a la Navegación Aérea. Tres (3) Radares Primarios y un (1) Radar Secundario, cinco (5) VOR" 5, Seis (6) "NDB"s, Un (1) ILS.
2. Todas las instalaciones de Ayuda a la Navegación Aérea están protegidas por verjas y vigiladas por personal de las FF.AA., en caso de destrucción de algunos de estos equipos, la Dirección General de Aeronáutica Civil se encargará de su restablecimiento inmediato.

---

**VII CONTROL DE SEGURIDAD PARA LAS PERSONAS Y LOS OBJETOS QUE VAN A BORDO.-**

**A.- INSPECCION DE LOS PASAJEROS Y LOS EQUIPAJES DE MANO.**

1. La inspección de los pasajeros y los equipajes de mano será realizada por personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, utilizando equipos de detección de metales y máquinas de rayos X, para impedir que se introduzcan en una aeronave, armas, explosivos, artefactos peligrosos o sustancias químicas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita, o pongan en riesgo la seguridad del vuelo. Todos los pasajeros y sus equipajes de mano deben ser inspeccionados antes de permitirles la entrada a una aeronave o zona estéril.

2. Se realizará un registro manual de todos los pasajeros y de sus equipajes de mano, cuando no haya equipo de seguridad disponible o no esté en buenas condiciones de funcionamiento. También se efectuará el registro manual para identificar los objetos de un pasajero que haga funcionar la alarma de detector de metales y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante el examen de rayos X, de los equipajes de mano.

3. El personal de servicio del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en los puntos de inspección llevará a cabo un porcentaje determinado de registros manuales al azar de los pasajeros y sus equipajes de mano, a fin de aplicar medidas disuasivas adicionales. Este porcentaje mínimo se elevará en respuesta a una intensificación de la amenaza a la aviación civil, según se establece en los planes de contingencia.

4. Todos los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud serán retenidos por el personal de inspección. En los casos en que se detecten armas de fuego, explosivos u otras armas ofensivas, se detendrán sus portadores y se enviarán a la Dirección de Inteligencia de las FF.AA., para investigaciones y futuro sometimiento a la acción de la justicia.

5. Ciertos objetos retenidos podrán transportarse al lugar de destino del pasajero en la bodega de la aeronave y devolvérselos en su destino final. Los procedimientos para estos casos deben estar indicado en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.

6. Se le impedirá el viaje a toda persona que se resista a someterse a un registro de acuerdo con el presente programa o que se niegue a someterse a un registro o inspección de equipaje facturado o de mano. Cuando se presente una situación como ésta, el personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, detendrá a dicha persona y le realizará una minuciosa inspección o registro manual, para verificar que no posee ningún artículo u objeto prohibido.

7. Toda persona que no cumpla con el acápite anterior y que por razones obvias haya que mantenerlo detenido y por causa verificada no pueda viajar, se dispondrá de inmediato el descargo de su equipaje para ser verificado. (nunca se permitirá que después de un impase con un pasajero, su equipaje viaje solo).

8. Se aplicarán medidas de seguridad en los aeropuertos internacionales a fin de asegurarse de que no hay posibilidad de que se mezclen o entren en contacto los pasajeros que pasaron los puntos de inspección con otras personas que no han pasado por dichos puntos.

**B.- PASAJEROS EN TRANSITO Y PASAJEROS QUE TRANSFIEREN A OTRO VUELO.**

1. Se ha aplicado, acorde con el Anexo 17 de la OACI, como medida obligatoria, que todos los pasajeros en tránsito y/o de transferencia, pasen por los arcos detectores de metal, y sus equipajes de manos pasarán por la maquina de rayos X y no podrán tener acceso a su equipaje facturado, ni contacto con otras personas que no hayan sido inspeccionadas.

2. Las administraciones de aeropuertos designarán y mantendrán instalaciones de servicios en las terminales aéreas, de manera que se facilite el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y de transferencia.

**C.- TRIPULACION DE LINEA AEREA, PERSONAL DE AEROPUERTO Y PERSONAS QUE NO SON PASAJEROS.**

1. Los miembros de tripulaciones de línea aérea, el personal de aeropuerto y otras personas que no son pasajeros que pasen a la zona estéril por el puesto de control de seguridad, serán inspeccionadas de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que a los equipajes de mano de los pasajeros.

2. Los miembros de tripulación de líneas aéreas, empleados de aeropuerto, empleados de líneas aéreas, empleados de zonas francas y otras personas que pasen a la zona estéril deben hacerla a través del puesto de control de seguridad.

**D.- PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIONES ESPECIALES.**

**1. Diplomáticos y valijas diplomáticas:**

a) los diplomáticos y sus equipajes de mano deberán ser inspeccionados a través de detectores de metales y maquinas de rayos X, en un lugar habilitado para tal fin, cuando transporte una valija diplomática o consular.

b) las valijas diplomáticas (sacos consulares), que lleven signos externos



visibles de un Estado, deberán ser pasadas por las máquinas de rayos X, y no serán inspeccionado manualmente.

**2. Materiales clasificados confidencial.**

El material clasificado confidencial por los organismos de gobierno será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse de que no tiene armas u objetos peligrosos.

**3. Excepciones a la inspección.**

Estos casos se aplicarán solamente a los Jefes de Estado, altos dignatarios y personalidades que por su posición o jerarquía se les permite el paso sin ser inspeccionados.

**4. Inspecciones en privado.**

Solamente se realizarán cuando se inspeccionen pasajeros que lleven objetos de gran valor, los pasajeros con marcapasos, los pasajeros físicamente incapacitados, deben ser inspeccionados en una zona fuera de la vista de otros pasajeros. En este caso se inspeccionará el pasajero y su equipaje de mano:

- a) mediante inspección directa o de rayos X, de todo el equipaje de mano;
- b) utilizando un detector de metales manual sobre el pasajero, en el caso de un pasajero con un marcapasos o de un pasajero físicamente incapacitado que no pueda ser sometido a procedimientos ordinarios de detección de metales, mediante el registro manual; y
- c) por una persona que ha recibido instrucción apropiada para desempeñar esta función. Inmediatamente después de la inspección el pasajero será escoltado a la zona estéril.

**E.- TRANSPORTE AUTORIZADO DE ARMAS DE FUEGO.**

**El transporte de armas, explosivos y municiones queda prohibido sin la autorización especial otorgada de acuerdo a las leyes y reglamentaciones de la materia. (Ver Ley 36 y Apéndice 23 del Manual de Seguridad de la OACI, Doc. 8973. Ver formulario sobre Tenencia Autorizada de Armas de Fuego).**

**FORMULARIO DE TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO**

---

**AVISO A LAS PERSONAS ARMADAS**

**Marque uno:**

- Oficial armado, encargado del orden público.  
 Persona armada que viaja sola.  
 Escolta de protección.

**Nombre del pasajero:** \_\_\_\_\_

**Numero de vuelo:** \_\_\_\_\_ **Asiento No:** \_\_\_\_\_

**Desde:** \_\_\_\_\_ **Tránsito:** \_\_\_\_\_

**Hasta:** \_\_\_\_\_

**Autorizado por:** \_\_\_\_\_

**AL PASAJERO AUTORIZADO.-**

*Tenga a bien leer los procedimientos que siguen; los mismos indican lo que se espera de usted mientras esté en nuestras zonas de embarque y en vuelo.*

- 1.- Si está autorizado a llevar un arma oculta, manténgala oculta en todo momento.
- 2.- Se informará al capitán de la aeronave que usted está armado.
- 3.- Los pilotos y los auxiliares de a bordo han recibido instrucciones sobre como hacer frente a los desordenes de los pasajeros sin ayuda de otros pasajeros y no esperan su ayuda.

La descarga de un arma de fuego a bordo de una aeronave, puede producir una situación mucho más peligrosa que el desorden original, y esto incluye el secuestro de aeronaves. Si los pilotos resultan accidentalmente incapacitados, el vuelo podría terminar en una catástrofe. Para conocimiento general, debemos saber que, detrás de las paredes, debajo del piso y por encima del cielo raso hay muchas líneas de combustible, cable de control, hilos eléctricos y sistemas hidráulicos, siendo todos ellos esenciales para la seguridad del vuelo y los mismos pueden ser dañados o destruidos por una bala perdida o de rebote.

- 4.- No se les servirá bebidas alcohólicas a las personas que tengan acceso a un arma durante el vuelo.
- 5.- Si usted es un guardia que acompaña a una persona presa, además de lo indicado en

los puntos 1 a 4, se aplicarán los siguientes procedimientos:

- a) debe tener instrumentos adecuados para sujetarla. Estos pueden ser utilizados en vuelo, si se considera necesario para el control adecuado de la persona presa o para seguridad de los otros;
- b) normalmente, usted embarcará primero, y se le asignará los asientos para pasajeros que estén más al fondo de la cabina. Usted deberá sentarse entre la persona presa y el pasillo;
- c) usted debe acompañar a la persona presa si fuese necesario ir al lavabo;
- d) al llegar a su destino, usted debe permanecer sentado hasta que los otros pasajeros hayan desembarcado de la aeronave;
- e) no se le servirán ni usted ni a la persona presa bebidas alcohólicas, cuyo consumo les estará vedado.

**AL FIRMAR ABAJO Y PRESENTANDO LOS CORRESPONDIENTES DOCUMENTOS, USTED SE IDENTIFICA COMO PERSONA AUTORIZADA A TENER DICHAS ARMAS Y EN VIAJE OFICIAL PARA EL ORGANISMO MENCIONADO ANTES.**

Firma del pasajero: \_\_\_\_\_

**VERIFICACION DE LA IDENTIFICACION**

*Examine la identificación de la persona mencionada arriba.*

Supervisor y coordinador de los servicios de seguridad o su representante:

Fecha: \_\_\_\_\_

**AGENTE DE LA LINEA AEREA.**

*Después de completado y firmado este formulario, anexe el original a la tarjeta de embarque, coloque la primera copia en el legajo de vuelo y entréguele la segunda copia al pasajero.*

**AUXILIAR DE A BORDO.**

Recójalo con tarjeta de embarque, informe al capitán y discretamente asegúrese de que todos los pasajeros armados saben que otros también lo están y conocen la ubicación de sus asientos.

Nombre del pasajero: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

Núm. de vuelo: \_\_\_\_\_

Representante del transportista: \_\_\_\_\_

**ORIGINAL PARA LA AUTORIDAD COMPETENTE EN EL PUNTO DE EMBARQUE, PRIMERA COPIA PARA EL LEGAJO DE VUELO Y SEGUNDA COPIA PARA EL PASAJERO.**

**F.- PERSONAS QUE VIAJAN BAJO CUSTODIA Y CONTROL ADMINISTRATIVO.**

Esta sección describe los criterios establecidos en la República Dominicana respecto a las personas que viajan bajo custodia y control administrativo.

**1.- Requisitos de notificación.**

*El CESA notificará, en el momento apropiado al explotador de la línea aérea correspondiente y al piloto al mando, cuando hayan pasajeros obligado a viajar sometidos a procedimientos judiciales o administrativo. Entre estos pasajeros se incluyen los que están bajo custodia de personal del orden público, personas mentalmente trastornadas y personas deportadas o inadmisibles. En estos casos se aplicarán los procedimientos siguientes :*

a) no será transportada ninguna persona presa, a bordo de una aeronave, a menos que esté bajo custodia de uno o mas oficiales de la autoridad competente, ejemplo: oficiales de policía, migración, antinarcótico, etc.

b) los explotadores de líneas aéreas deben incluir en sus respectivos programas de seguridad las medidas y procedimientos apropiados para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando hayan pasajeros que estén obligados a viajar por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativo y estas medidas serán:

1.- los oficiales de la autoridad correspondiente u otras personas autorizadas deben notificar a un representante acreditado del explotador, la fecha propuesta para

transportar a una persona presa, o lo ante posible en caso de emergencia, acerca de la identidad de la persona bajo custodia, en qué vuelo será transportada y si es considerada peligrosa o no.

2.- ningún explotador aceptará como pasajero a una persona presa y su custodia, a menos que se haya convenido previamente con los Gobiernos y los explotadores que intervengan en la ruta y en el punto final de destino previsto.

3.- un representante del explotador advertirá a los oficiales de custodia, acerca del posible peligro que para la seguridad del vuelo de la aeronave pueda tener su intervención durante un acto de interferencia ilícita, sin instrucciones del piloto al mando.

4.- los oficiales de custodia se asegurarán de que la persona presa no lleva contrabando, armas, fósforos u otros artículos peligrosos.

5.- los oficiales de custodia contarán con los dispositivos de sujeción apropiados, que se emplearán en caso necesario. En circunstancias normales, no debe amarse a una persona presa, a ninguna parte de la aeronave, ej: asientos, mesas, etc.

6.- la custodia no llevarán a bordo granadas lacrimógenas ni otros artefactos paralizantes que arrojen gases.

7.- la custodia deberán identificarse debidamente ante el personal de seguridad de la línea aérea, los oficiales de la autoridad de seguridad aeroportuaria en servicio y el personal auxiliar a bordo quien indicará al piloto al mando el asiento que estos ocuparán, debiendo acusar recibo de esa información.

8.- debe ser evaluada cada solicitud de transporte y consultarse con los Explotadores para determinar si la persona constituye una amenaza a la seguridad del vuelo o si son necesarias las medida indicadas en el Inciso 4.4.1, Capítulo 4, parte 1 del Manual de Seguridad de la OACI (Doc. 8973).

9.- cuando una persona esté obligada a viajar por haber sido considerada inadmisibles u objeto de una orden de deportación, el CESA debe informar a las autoridades de los Estado de transito y destino la razón por la cual se transporta a dicha persona y referir una evaluación de cualquier riesgo que la misma presente.

## **G.- EQUIPAJE FACTURADO**

### **1.- Aceptación y protección.**

a) Los explotadores de líneas aéreas que presten servicios internacionales se asegurarán de que el equipaje facturado solamente se acepta de pasajeros provistos de pasaporte vigente y boleto de viaje aprobado por un agente autorizado del explotador.

b) Los explotadores de líneas aéreas serán responsables por la seguridad del equipaje de los pasajeros una vez aceptados hasta el momento que sea devuelto a los pasajeros en el lugar de destino. El equipaje originado en los lugares que no son los mostradores de presentación del aeropuerto debe protegerse en el punto en que se presenta hasta que se coloca a bordo de la aeronave.

c) El acceso a las zonas de reunión del equipaje (salida), y los puntos de transbordo del mismo estará restringido al personal no autorizado. Los empleados interrogarán a las personas no autorizadas e informarán a sus superiores y al supervisor y coordinador general de seguridad respecto a la presencia de intruso.

### **2.- Cotejo de los pasajeros con el equipaje.**

a) Los explotadores de líneas aéreas se asegurarán de que el equipaje facturado de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave a menos que el pasajero esté a bordo o que el equipaje haya sido sometido a otras medidas de control de seguridad, después de confirmar que el pasajero no esté a bordo.

b) El personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en coordinación con los explotadores de líneas aéreas inspeccionará el equipaje facturado antes de cargarlo a bordo de la aeronave.

c) Se deben aplicar procedimientos especiales para asegurarse de que en caso que hayan pasajeros desembarcando en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado sea desembarcado de la aeronave.

d) Se deben adoptar medidas para que el explotador pueda transportar equipaje separado del pasajero, por razones que estén fuera del control del pasajero.

e) El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa de someterse al procedimiento de inspección, debe ser descargado de la aeronave.

f) Todo explotador y/o usuario deberá antes de emplear a una persona, enviar sus datos personales completos y un certificado de buena

conducta, mínimo (5) días hábiles para su previa evaluación, al Jefe del CESA.

- g) Es responsabilidad de los explotadores y/o arrendatarios notificar al CESA inmediatamente prescindan de uno de sus empleados, debiendo enviar además, la identificación del aeropuerto correspondiente.

### **3.- Inspección del equipaje facturado.**

Todo el equipaje facturado será sometido a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave. Los procedimientos para una inspección aceptable del equipaje facturado debe figurar en los programas de seguridad de cada aeropuerto.

### **4.- Equipaje facturado de transferencia.**

a) El equipaje facturado de los pasajeros de transferencia será inspeccionado de la misma manera que el equipaje facturado de los pasajeros de origen.

b) Los explotadores de líneas aéreas se deben asegurar de que dicho pasajero no se transporte hasta que se confirme que el mismo suba a bordo de la aeronave.

### **H.- CARGA, PAQUETES DE MENSAJERIA, ENCOMIENDAS RAPIDAS (EXPRESS) Y CORREO.**

a) Los controles de seguridad concretos que deben aplicarse a la carga aérea, los paquetes de mensajería, las encomiendas rápidas (express) y el correo, tanto en periodo de amenaza normal como de intensificación de amenaza, deben ser aplicado según lo establecido en el Programa de Seguridad de Aeropuerto.

b) La carga, los paquetes de mensajería, encomiendas rápidas (express) y el correo que debe transportarse en vuelos internacionales de pasajeros que se desplacen dentro de un aeropuerto, se deberán manipular y trasladar en un entorno seguro y/o se le deberá proporcionar suficiente seguridad para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

c) Los explotadores de líneas aéreas serán responsables de someter a controles de seguridad la carga, los paquetes de mensajerías, las encomiendas rápidas (expres) y el correo, de acuerdo al reglamento sobre transporte de carga, correo, paquetes de mensajerías y las encomiendas expres, antes de cargarlos a bordo de una aeronave.

- d) Las autoridades de correos y los agentes acreditados deberán asegurarse de que se aplican los programas que detallan los aeropuertos a las horas específicas de salidas y de llegadas de los vuelos, los números de vuelos y las líneas aéreas en las cuales serán despachadas las cargas o correos remitidos.

#### **I.- APROVISIONAMIENTOS Y SUMINISTROS.**

- a) Los explotadores de líneas aéreas serán responsables de establecer controles y procedimientos para impedir la introducción de armas, explosivos y otros artefactos peligrosos en las provisiones de a bordo y los suministros que deban transportarse en vuelos internacionales de pasajeros.
- b) Las compañías de servicios de aprovisionamiento de a bordo, tanto las establecidas en los aeropuertos, como las que están fuera de los mismos, serán responsables de incluir en su programa de seguridad, procedimientos y controles para impedir el ingreso de personas, armas, explosivos y otros artefactos peligrosos a las áreas restringidas de las terminales aéreas.
- c) Las autoridades de seguridad de los aeropuertos deben especificar en su programa de seguridad las medidas y procedimientos para impedir que en los puntos de control de acceso de los vehículos y de las compañías de aprovisionamiento se cometa cualquier violación por parte de éstos.
- d) Los explotadores de líneas aéreas, los arrendatarios de aeropuertos, (compañías de aprovisionamiento de a bordo) y cualquier otro servicio que opere en las terminales aeroportuarias, deben cumplir con los reglamentos establecidos por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria relativos a las medidas que han de cumplirse para la entrega de aprovisionamiento y suministros.

#### **VIII. EQUIPOS DE SEGURIDAD.**

##### **GENERALIDADES.**

Los equipos de seguridad que requieran las terminales aeroportuarias serán adquiridos por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, quien realizará la calibración y el mantenimiento de dichos equipos, los mismos serán utilizados por el personal del CESA, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, según lo establecido en el programa de seguridad de aeropuerto. De igual manera en los programas de seguridad de líneas aéreas o arrendatarios se deberán describir los detalles relativos al tipo, número y ubicación del equipo que utilizan las diversas autoridades para ejecutar las medidas preventivas de seguridad de la aviación.

Las autoridades que utilizan equipos de seguridad en los aeropuertos



internacionales, se asegurarán de que se establezcan calendarios de mantenimiento preventivos y contra defectos, a fin de que todo el equipo de seguridad funcione con óptima eficacia.

Todas las autoridades que utilizan equipo de seguridad deberán asegurarse de que se dispone de técnicos calificados para llevar a cabo el mantenimiento necesario del equipo.

- a) **Adquisición.** El principal criterio para la adquisición de los equipos de seguridad, deberá ser que los mismos satisfagan los requisitos mínimos indicados por las normas de calibración y mantenimiento que siguen los fabricantes, y cuando corresponda, según situaciones de intensificación de la amenaza.
- b) **Calibración.** El equipo deberá ser calibrado para asegurarse de que cada unidad del mismo se encuentra en buen funcionamiento, cualquiera que sea su emplazamiento de forma que funcione adecuadamente. Esta calibración es principalmente para los equipos de inspección, previo al embarque, en particular el equipo de detección de metales. En el programa de seguridad de aeropuertos debe figurar en nivel de sensibilidad del equipo en las operaciones normales (es decir, el correspondiente a lo que debe detectarse) y tendrá un nivel más elevado de sensibilidad para un mayor grado de amenaza.
- c) **Utilización y mantenimiento.** Todo el equipo de seguridad será utilizado de acuerdo a las recomendaciones del fabricante y los correspondientes procedimientos de utilización en operaciones normales que figuran en el programa de seguridad de aeropuerto, línea aérea o arrendatario.

## **IX. PERSONAL.-**

a) En razón a que la seguridad de la aviación civil está bajo responsabilidad de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana, la selección e instrucción, se realizará bajo el criterio y las necesidades que considere pertinente el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (autoridad competente AVSEC, designada), y se atenderán los criterios establecidos en el Apéndice 6 del Doc. 8973 de la OACI.

b) El CESA es responsable de coordinar la implementación de cursos de instrucción sobre conciencia de la seguridad para todo el personal relacionado con la aviación civil en la República Dominicana. Se deben conservar registros de todo el personal que recibió instrucción de seguridad de aviación incluyendo los resultados

---

**X. METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITAS.-**

**A.- GENERALIDADES**

1. Cuando ocurra un acto de interferencia ilícita en el espacio aéreo del territorio nacional, en tierra y mares jurisdiccionales, las autoridades de seguridad de la aviación civil de la República Dominicana, a través del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, serán las responsables de tomar las medidas que los acuerdos internacionales, las leyes y reglamentos nacionales le asignan para restablecer el servicio aéreo y que la aeronave pueda continuar su viaje.
- 2.- Los administradores de los aeropuertos, los explotadores de líneas aéreas y los arrendatarios tienen la responsabilidad de preparar planes de contingencia cumpliendo con las directrices del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, a fin de responder cualquier acto de interferencia ilícita.
3. Cuando se produzca una amenaza de bomba, secuestro de aeronave, toma de rehenes, sabotaje o cualquier otro acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, se debe comunicar al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, quien tendrá el mando ejecutivo para la respuesta a un acto de interferencia ilícita.
4. Todas las organizaciones que reciban información de que se está por cometer, se está cometiendo o se ha cometido un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas de alerta que se indican en el plan de contingencia del aeropuerto que corresponda.
5. El plan de contingencia debe incluir a todos los interesados para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.
6. La organización que reciba esa notificación es responsable de compilar y registrar tanta información sobre el mensaje como sea posible, a fin de permitir que se haga una evaluación precisa del incidente.
7. Los explotadores de líneas aéreas deberán poner a disposición del personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria los pasajeros, la tripulación, el equipaje, la carga y la aeronave cuando ocurra una amenaza de bomba.

**B.- MANDO.**

1. La responsabilidad del mando ejecutivo para la respuesta a un acto de interferencia ilícita, que ocurra en la República Dominicana corresponde al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
2. El mando de operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita, es responsabilidad del Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
3. Cuando el acto de interferencia ilícita afecta una aeronave, el mando de las operaciones de respuesta inmediata estará a cargo de:
  - a) Dirección General de Aeronáutica Civil, mientras que la aeronave está en el aire o en el rodaje inmediatamente después de aterrizar hasta que la aeronave se detiene, o desde el momento en que la aeronave comienza el rodaje antes del despegue, hasta que la aeronave abandone el espacio aéreo de la República Dominicana.
  - b) Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, desde el momento en que la aeronave se detiene inmediatamente después de aterrizar hasta que concluya el incidente o hasta que la aeronave comienza el rodaje inmediatamente antes del despegue.

**C.- CONTROL.**

1. El Centro de Control de Incidentes, (CCI), estará en el Centro de Operaciones del CESA, ubicado en la oficina principal del mismo y se activará inmediatamente ocurra un acto de interferencia ilícita o un accidente de aviación, donde ocurran pérdidas de vidas y materiales.
2. Cuando se tenga información de que un acto de interferencia ilícita está ocurriendo en un aeropuerto o afectando una aeronave en vuelo, el Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial o quien en su defecto sea designado por el Jefe del CESA, conjuntamente con el administrador de la terminal aérea será responsable de poner en actividad el Centro de Operaciones de Emergencia (COE).

**D.- SERVICIO DE NAVEGACION AEREA.**

La Dirección General de Aeronáutica Civil proporcionará los servicios de navegación aérea cuando ocurran actos de interferencia ilícita, en cumplimiento a lo establecido en el Anexo XI al Convenio de Chicago, Ley (505) de Aeronáutica Civil y al Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil.

**E.- APOYO DE ESPECIALISTAS.**

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria realizará todas las gestiones pertinentes para recibir los servicios de negociadores de rehenes, equipos y personal de expertos en explosivos, intérpretes y la Unidad de Patrulla y Rescate de las Fuerzas Armadas, cuando se requieran.

**F.- MEDIOS DE INFORMACION.**

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria tendrá un Departamento de Relaciones Públicas que serán los únicos autorizados a dar información sobre cualquier acto de interferencia ilícita que se produzca.

**G.- NOTIFICACION DE ACTO DE INTEFERENCIA ILICITA A LOS ESTADOS.**

1.- El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria notificará vía las representaciones diplomáticas y a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil a los Estados interesados y a la OACI, de cualquier acto de interferencia ilícita que se produzca en un aeropuerto internacional.

2.- En caso de que ocurra un acto de interferencia ilícita en República Dominicana, el CESA transmitirá toda la información pertinente a:

- a) al Estado de matrícula de la aeronave afectada;
- b) al Estado del explotador.
- c) a los Estados cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados o detenidos como consecuencia del suceso; y
- d) a cada Estado del que se sabe que hay ciudadanos a bordo de la aeronave.

**XI. EVALUACION DE LA EFICACIA.-**

a) El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, para percatarse del cumplimiento de los procedimientos y medidas de seguridad ordenará, la realización de evaluaciones e inspecciones tanto al personal de servicio de seguridad aeroportuaria, como a los explotadores de líneas aéreas y arrendatarios de los aeropuertos.

b) Se recomendarán sanciones a los organismos, explotadores de líneas aéreas y arrendatarios de aeropuertos que no cumplan con los términos y disposiciones de los programas de seguridad de aeropuerto aprobados.

c) Igualmente el Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria dispondrá cuando estime pertinente la realización de pruebas para verificar la aplicación práctica de las medidas de seguridad de la aviación.

- d) Cada aeropuerto internacional debe realizar simulacros, por lo menos uno (1) de cada acto de interferencia ilícita a que está expuesta la aviación civil internacional, anualmente, bajo la supervisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Departamento Aeroportuario y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

## **XII AJUSTE DEL PROGRAMA Y PLANES DE CONTINGENCIA.-**

- a) A fin de asegurar la eficacia de este programa, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, mantendrá comunicación permanente con organismos de inteligencia del país y otros Estados, para mantener actualizado el nivel de amenaza, teniendo en cuenta la situación internacional, para ajustar en consecuencias los aspectos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- b) La Dirección Nacional de Investigación, será responsable de la evaluación de la información sobre la amenaza en término de posibles ataques contra los intereses de la aviación civil y al mismo tiempo expedirá oportunamente a las autoridades de la aviación civil las correspondientes evaluaciones sobre amenaza. La difusión de dicha información se hará a través del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.
- c) El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, en respuesta a la información concreta recibida respecto a una posible amenaza a los intereses de la Aviación Civil, asumirá la principal responsabilidad de evaluar dicha amenaza con respecto a la vulnerabilidad de los objetivos de la aviación y de asegurarse de que los aeropuertos, explotadores y otras autoridades necesarias adopten las medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza.
- d) Después de que ocurra un acto de interferencia ilícita, es importante llevar a cabo un examen y análisis ulterior al incidente, a fin de determinar las eficacias de las medidas y procedimientos de seguridad que figuren en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil y para hacer los ajustes que sean necesarios.
- e) El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, tendrá la responsabilidad general de llevar a cabo este examen, en coordinación con el Departamento Aeroportuario y la Dirección General de Aeronáutica Civil
- f) Todos los planes de contingencia de las terminales aéreas deben cumplir con lo establecido en el Plan Nacional de Contingencia.

### **XIII. FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD.-**

- a) El Estado Dominicano aportará los recursos necesarios para apoyar la implantación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, prestándose atención particular a los recursos disponibles para proteger los aeropuertos, las instalaciones y servicios en tierra.
- b) Es indispensable que la República Dominicana no deje de cumplir, a causa de los costes previstos o reales, la obligación de garantizar la aplicación del Programa de Seguridad de la Aviación que exigen los SARPS, publicado en los Anexos al Convenio de Chicago.
- c) Será necesario que el CESA se asegure de que, en la medida de lo posible, se provean recursos adecuados para el Programa Nacional de la Aviación Civil de forma que pueda asegurarse su funcionamiento óptimo como parte importante del conjunto que constituye la seguridad de la aviación, particularmente en lo referente al equipo y sistemas de seguridad de aeropuertos, diseño y configuración de los mismos.
- d) La autoridad competente puede recuperar de los usuarios, los gastos relativos a las medidas de seguridad en los aeropuertos de manera justa y equitativa, a condición de que se celebren consultas al respecto.
- e) Cuando los gastos de seguridad de los aeropuertos se recuperen mediante derechos, el método de imposición debería ser discrecional, pero tales derechos deberían basarse en el número de pasajeros o en el peso de la aeronave, o bien en una combinación de ambos factores. Los gastos de seguridad imputables a los arrendatarios establecidos en el aeropuerto podrían recuperarse en concepto de alquileres u otros derechos.
- f) Los derechos deben recaudarse en forma de recargo a otros derechos existentes o como derechos a parte, debiéndose, sin embargo, proporcionar una identificación de los costos por separado y las especificaciones pertinentes.
- g) Las disposiciones anteriores están basamentadas en las disposiciones o normas emitidas en el Documento 8973 del Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI.

### **XIV.- APENDICES.**

Este Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, dispondrá de los apéndices enumerados a continuación con el cual se completa todo el legajo de documentos relativos a la seguridad de la aviación civil de la República Dominicana.

- 1) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AILA.**

- 2) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIPP**
- 3) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIPC.**
- 4) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AILR**
- 5) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIHE.**
- 6) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIC.**
- 7) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIMM.**
- 8) **PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AIAB.**
- 9) **CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DOMINICANA.**
- 10) **LEY"505" DE AERONAUTICA CIVIL.**
- 11) **LEY "8" QUE CREA EL DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO.**
- 12) **DECRETOS "272-89" Y 28-97 DEL PODER EJECUTIVO.**
- 13) **CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL.**
  
- 14) **CONVENIOS Y ACUERDOS BILATERALES DE TRANSPORTE AEREO.**
  
- 15) **LEY "36" SOBRE COMERCIO, PORTE Y TENENCIA DE ARMAS.**
- 16) **TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO.**
  
- 17) **LEY "106" QUE REGULA EL TRANSITO DE VEHICULOS EN EL AREA DE MANIOBRA (DE TODOS LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DEL PAIS).**
  
- 18) **CODIGO PENAL DOMINICANO.**
  
- 19) **DECRETO 211-95 QUE APRUEBA EL REGLAMENTO Y NORMAS DE APLICACIÓN DE LA LEY "505".**
  
- 20) **REGLAMENTACION DEL SISTEMA DE IDENTIFICACION PERSONAL.**

**ARTICULO 2.-** Se aprueba y pone en vigor, para fines de estricto cumplimiento en todo el territorio de la República Dominicana, el siguiente Reglamento

Nacional de Seguridad de la Aviación Civil:

## **CAPITULO I**

### **GENERALIDADES**

#### **1.1 OBJETIVO**

Establecer las normas a nivel nacional, en materia de seguridad de aeropuertos, a las autoridades aeroportuarias, explotadores de líneas aéreas, arrendatarios, concesionarios, consignatarios de vuelo, compañías privadas, a todo el personal que desempeñe una tarea en los aeropuertos internacionales y/o usuarios de los mismos.

#### **1.2 FUENTES DEL REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

*Para la elaboración del presente reglamento y en armonía con los convenios nacionales e internacionales se tomaron como fuentes:*

1. “Convenio de la Aviación Civil Internacional” firmado en Chicago en el 1944.
2. “Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves”, firmado en Tokio en el 1963.
3. “Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves”, firmado en La Haya en 1970.
4. “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil”. firmado en Montreal en el 1973.
5. “Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1ro. de marzo de 1991.
6. “Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal.
7. “Anexo 17 al Convenio de la Aviación Civil Internacional”.
8. “Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (Doc. 8973 de la OACI)”.
9. “Decreto 28-97 del 22 de enero del 1997 del Poder Ejecutivo”, que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.



10. "Decreto 272-89 de fecha 28 de Julio del 1989", crea el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

### **1.3 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD Y FACILITACION**

Los aspectos de seguridad tendrán prioridad sobre los de facilitación. Se debe asegurar, que en la medida de lo posible los aspectos de seguridad se apliquen preservando la ventaja de la rapidez que es inherente al transporte aéreo.

Es necesario mantener un equilibrio entre seguridad y facilitación en las terminales aéreas. Las medidas y los procedimientos de seguridad en las referidas terminales deben ser flexibles y tener una relación directa con la amenaza existente en cada momento.

## **CAPITULO 2**

### **DEFINICIONES**

#### **2.1 Acto de interferencia ilícita:**

- a) Acto de violencia realizado contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- b) Acto de destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- c) Acto de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
- d) Acto de destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
- e) Acto de comunicar, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;
- f) Acto de, utilizando ilícita e intencionalmente, cualquier artefacto, sustancia o arma:
  - f.1) Ejecutar un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte;

- f.2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto, si ese acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad de la aeronave.
- 2.2 Aeronave:** Toda maquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- 2.3 Aeropuerto internacional:** Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los tramites de aduana, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitario, así como, procedimientos similares.
- 2.4 Agente acreditado:** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente respecto a la carga, las encomiendas de mensajería, por expreso o el correo.
- 2.5 Alerta de bomba:** Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.
- 2.6 Anden:** Corredor situado al nivel del terreno, por encima o por debajo de él, y que conecta los puestos de estacionamiento de aeronave con un edificio de pasajeros.
- 2.7 Area de movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).
- 2.8 Armas cortas:** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.
- 2.9 Autoridad de seguridad competente:** La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.
- 2.10 Aviación general:** Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones de transporte aéreo no regulares por remuneración o alquiler.
- 2.11 Aviso de bomba:** Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que

sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

- 2.12 Carga:** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.
- 2.13 Carga agrupada:** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es transportista regular.
- 2.14 Contenedor de equipaje:** Receptáculo en el que se cargan los equipajes para su transporte a bordo de una aeronave.
- 2.15 Correo:** Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.
- 2.16 Control de estupefacientes:** Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.
- 2.17 Control de seguridad:** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 2.18 Deposito de equipaje:** Espacio en el que el equipaje facturado y de bodega se almacena hasta su transporte a las aeronaves, así como el espacio donde pueda conservarse el equipaje mal encaminado hasta que se reexpida, sea reclamado o se disponga del mismo.
- 2.19 Edificio de mercancías:** Edificio por el que pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacenan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.
- 2.20 Equipaje:** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- 2.21 Equipaje de transferencia entre líneas aéreas:** Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.
- 2.22 Equipaje extraviado:** Equipaje involuntario o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.
- 2.23 Equipaje no acompañado:** Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

- 2.24 Equipaje no identificado:** Equipaje con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede ser identificado.
- 2.25 Equipaje no reclamado:** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.
- 2.26 Equipo de seguridad:** Dispositivo de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detención de Actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- 2.27 Estado de matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- 2.28 Expedidor reconocido:** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la autoridad competente, en relación con la carga, las encomiendas de mensajerías y por expreso o el correo.
- 2.29 Explotador:** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- 2.30 Inspección:** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 2.31 Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto:** Terminal de transporte de pasajeros o mercancía en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.
- 2.32 Mercancías Peligrosas:** Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.
- 2.33 Miembros de la Tripulación:** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.
- 2.34 Parte Aeronáutica:** El área de movimiento de un aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
- 2.35 Parte Pública:** El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no viajero.
- 2.36 Pasajeros en Tránsito:** Pasajeros que salen de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegaron.

- 2.37 Pasajeros y equipajes de transferencia:** Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.
- 2.38 Pasarela de embarque:** Rampa actuada mecánicamente y ajustable, para proporcionar a los pasajeros acceso directo entre las aeronaves y los edificios o vehículos.
- 2.39 Permisos (Tarjeta de Identificación):** Tarjeta u otro documento expedido a las personas empleadas en los aeropuertos o a quien por razones atendibles necesiten autorización para tener acceso a los aeropuertos o cualquier otra(s) parte(s) restringida de los mismos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo, Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjeta de identificación o pase de aeropuerto.
- 2.40 Persona no admisible:** Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.
- 2.41 Plataforma:** Area definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento y mantenimiento.
- 2.42 Presentación:** El tramite de presentarse a un explotador de aeronave para ser aceptado en un determinado vuelo.
- 2.43 Programa de seguridad:** Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- 2.44 Puesto de estacionamiento de aeronave:** Area designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.
- 2.45 Puesto de presentación:** Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación.
- 2.46 Punto vulnerable:** Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudica seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.
- 2.47 Sabotaje:** Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones, servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.
- 2.48 Sala de espera a la salida:** El espacio comprendido entre los puestos de presentación y la sala de espera en la parte aeronáutica.
- 2.49 Sala de espera en la parte aeronáutica:** El espacio comprendido entre la sala de

espera a la salida y las salidas en la parte aeronáutica del edificio de pasajeros.

- 2.50 Seguridad:** En (el) Anexo 17 se entiende como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- 2.51 Servicio de mensajería:** Actividad en los envíos a cargo de uno o más expedidores se transportan a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañado por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.
- 2.52 Suministros:** Artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.
- 2.53 Vehículo de Pasajeros a la plataforma:** Todo vehículo utilizado para transportar pasajero entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.
- 2.54 Zona de clasificación de equipaje:** Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.
- 2.55 Zona de mantenimiento de aeronaves:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios, talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- 2.56 Zona de mercancías:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios, talleres, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- 2.57 Zona de Pasajeros:** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye las plataformas, los hangares, los edificios de pasajeros, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.
- 2.58 Zona de seguridad restringida:** Zona de un aeropuerto, edificio o instalaciones cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.
- 2.59 Zona estéril:** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado.
- 2.60 Zona sin restricciones:** Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

### **CAPITULO 3**

#### **ORGANIZACION**

##### **3.1 CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA (CESA)**

- 3.1.1 El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, creado mediante Decreto No.28-97, del Poder Ejecutivo, es la autoridad competente y principal organismo encargado de las labores y responsabilidades propias de la seguridad en los aeropuertos internacionales y nacionales del país.
- 3.1.2 El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) es miembro activo del Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- 3.1.3 Es responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como toda la reglamentación relacionada con la seguridad de la aviación civil.
- 3.1.4 Es responsable de definir y asignar las tareas para la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, entre las dependencias del Estado, las administraciones de aeropuertos, los explotadores y otras partes interesadas.
- 3.1.5 Disponer que en cada aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional haya un Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial, que será la autoridad responsable de coordinar la aplicación de las medidas de seguridad.
- 3.1.6 El CESA establecerá un enlace con la DGAC para tramitar todos los asuntos que competen al campo de seguridad de la aviación civil. Entre estos asuntos se encuentran las solicitudes que se deban hacer ante la OACI.
- 3.1.7 El Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial, de cada aeropuerto internacional que preste servicio a la aviación civil elaborará un programa de seguridad ajustado a las necesidades del tráfico internacional de su respectivo aeropuerto.
- 3.1.8 Disponer la creación del Consejo Nacional de Seguridad de Aeropuertos y el Comité de Seguridad para cada uno de los aeropuertos con el objeto de que presten asesoramiento sobre la elaboración y coordinación de medidas y procedimientos de seguridad.
- 3.1.9 Preparar y poner en práctica programas de instrucción para reforzar la eficiencia del

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

- 3.1.10 Asegurarse que el personal encargado de los controles de seguridad han sido objeto de una verificación, son capaces de cumplir sus obligaciones y han recibido la instrucción apropiada.
- 3.1.11 Exigir que los explotadores que proporcionen servicios desde la República Dominicana, elaboren y apliquen un programa de seguridad que sea apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 3.1.12 Fomentar la cooperación con otros Estados, en cuanto a la preparación e intercambio de información, relativa a sus programas de instrucción; así como para adaptar sus respectivos programas de seguridad de la aviación civil.
- 3.1.13 Exigir que cada explotador designe un Jefe de Seguridad.

### **3.2 EXPLOTADORES DE LINEAS AEREAS**

- 3.2.1 Deben elaborar y someter para su aprobación al CESA un programa de seguridad que sea apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de la Aviación Civil, y luego que éste sea aprobado, implementar su aplicación.
- 3.2.2 Cada explotador debe nombrar un Jefe de Seguridad.
- 3.2.3 No transportar el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que el equipaje separado de tales pasajeros sea sometidos a otras medidas de control de seguridad.
- 3.2.4 Transportar únicamente el equipaje que haya sido autorizado y después de haber sido sometido a medidas de control de seguridad.
- 3.2.5 El equipaje facturado, así como los envíos presentados como tales por mensajeros, someterlos a inspección antes de cargarlo a bordo de la aeronave.
- 3.2.6 Todo explotador establecerá y mantendrá un programa de instrucción que permita que los miembros de la tripulación y sus empleados, se familiaricen con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, cargas, correo, equipos, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otra forma de interferencia ilícita, en la forma más adecuada.
- 3.2.7 Los explotadores deben asegurarse que disponen de una lista de verificación de los procedimientos para localizar bombas a bordo de las aeronaves (en vuelo o en



tierra), los cuales deberán emplearse cuando existan sospechas de sabotaje y establecerán un programa de instrucción que permitan a los miembros de la tripulación actuar de manera apropiada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita.

### **3.3 CARGA, CORREO, MENSAJERIA Y SUMINISTROS DEL EXPLOTADOR**

- 3.3.1 El Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial y/o otra autoridad que designe el CESA, conjuntamente con las líneas aéreas, los principales agentes expedidores de carga, las compañías de servicios de mensajería, serán responsables por la seguridad de todos los envíos de carga, correo, mensajería y suministros del explotador.
- 3.3.2 Las autoridades responsables de la seguridad de la carga mencionada en la disposición anterior, elaborarán y someterán al CESA, un programa de seguridad de carga, que sea apropiado para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de la Aviación Civil, y luego que éste sea aprobado, implementar su aplicación.

### **3.4 ADMINISTRACION DEL AEROPUERTO**

- 3.4.1 Es responsable de la designación del Coordinador del Plan de Emergencia del Aeropuerto y del Coordinador Médico del Plan de Emergencia.
- 3.4.2 En tales condiciones, es esencial que las administraciones de los aeropuertos tomen disposiciones previas para la eficaz coordinación con las autoridades de policía locales, el servicio de extinción de incendios y otros servicios esenciales para ayudar en los problemas que puedan surgir en el aeropuerto y en su vecindad, y para que estas autoridades puedan actuar inmediatamente cuando se solicite su ayuda.

## **CAPITULO 4**

### **4.1 MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD**

**Cada aeropuerto internacional adoptará medidas para evitar que se introduzcan por cualquier medio a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil internacional, armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.**

La inspección de las personas transportadas a bordo de las aeronaves y de su equipaje de mano es una de las medidas fundamentales para impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave de transporte de pasajeros armas, objetos que pudieran utilizarse como armas u otros artefactos peligrosos. Estas medidas son necesarias en todos los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional y, si las amenazas lo justifican, pueden

extenderse a la inspección del equipaje facturado de los pasajeros.

La ampliación de esta medida fundamental lleva evidentemente a perturbar de algún modo la explotación de las aeronaves. A fin de mantener el equilibrio entre los aspectos de seguridad y los de facilitación, lo cual es de particular importancia en las terminales aéreas de pasajeros, se recomienda que las medidas de seguridad se apliquen, en lo posible, de tal forma que conserven las ventajas de la celeridad del transporte aéreo. Más allá de los requisitos básicos, las medidas adicionales deberían estar en relación directa con la amenaza concreta, en un momento dado, minimizando las interferencias de las medidas de seguridad.

El edificio terminal de pasajeros es el lugar de mayor importancia en el cual pueden aplicarse medidas de seguridad para impedir que durante los vuelos ocurran actos de interferencia ilícita.

Es posible que personas que no sean pasajeros introduzcan en un aeropuerto, en una aeronave o en los locales de una instalación aeronáutica armas o explosivos y que sea por medios distintos y no por los puntos de acceso que están reservados a los pasajeros. Entre dichos medios están:

- a) los pasajeros y sus equipajes de mano;
- b) la tripulación y su equipaje;
- c) el resto del equipaje;
- d) la carga y el correo;
- e) el personal de tierra;
- f) los suministros y el aprovisionamiento a bordo; y
- g) los vehículos.

Será necesario mantener el equilibrio entre seguridad y facilitación con particular importancia en las terminales de pasajeros. Las medidas y procedimientos de seguridad en tales terminales deberían ser flexibles y tener relación directa con la amenaza que existe en un momento dado.

Debe darse a conocer al público, en términos generales, la existencia del Programa de Seguridad de la Aviación Civil, particularmente sobre lo que aplica a los edificios terminales de pasajeros, ya que tal conocimiento podría disuadir a posibles delincuentes. Se necesita la colocación de carteles de señales adecuados en los edificios terminales de pasajeros y en las oficinas de venta de boletos de viajes del explotador y de las agencias de viaje.

Un sistema de seguridad debe comenzar en el momento en que los pasajeros compran sus boletos de viaje. El personal de venta de los mismos debe, por lo tanto, estar entrenado en observar al público para detectar a posibles delincuentes. El entrenamiento en la observación del público ayudará a identificar a los individuos que deben ser sometidos a una inspección especial de seguridad en el edificio terminal de pasajeros antes de embarcar.

Los mostradores de venta de boletos de viajes deben construirse de modo que impidan que alguien pueda tomar, mientras se halle de pie ante el mostrador, sellos para la validación, boletos de viajes, tarjetas de embarque, etiquetas para el equipaje, etc., y que logre tener acceso al área de trabajo. Además, el equipo para guardar y vender los boletos de viajes deben poder cerrarse y asegurarse cuando no esté en uso, por cuanto los documentos de viaje robados pueden utilizarse para cometer delitos de interferencia ilícita.

Si se utilizan los boletos de viajes de las líneas aéreas como un medio para autorizar y controlar el acceso de los pasajeros a las áreas estériles y a las aeronaves, se eliminará el uso fraudulento de las tarjetas de embarque. Si surge la ocasión, puede obtenerse un control eficaz de los pasajeros exigiendo los boletos de viajes de las líneas aéreas junto con un documento de identidad expedido por el gobierno, tal como un pasaporte.

Los mostradores situados junto a las puertas de embarque, para recibir y guardar los boletos de viajes que entregan los pasajeros antes de subir a bordo de una aeronave, deben estar equipados con una caja provista de una ranura y cerrada que sea parte integral del mostrador, de modo que las personas no autorizadas no puedan tomar en ausencia del personal autorizado los boletos de viajes y la documentación de transferencia.

Además de los puestos de control de seguridad, será necesario que el personal de los servicios de seguridad de aeropuerto vigile las zonas públicas y las restringidas de pasajeros de la terminal, a fin de protegerse contra actos de interferencia ilícita. Es conveniente que esta vigilancia constituya una medida disuasiva visible, mediante la presencia de guardias uniformados y cámaras de televisión en circuito cerrado (CCTV) en lugares destacados, cuando se dispone de estos equipos.

Deben exigirse barreras de seguridad para impedir el acceso de personas no autorizadas a las cintas transportadoras desde el punto en que el equipaje, la carga y el correo se colocan en las mismas hasta el punto de descarga y las áreas de manipulación y reunión de la carga.

A fin de mantener sin interrupciones el límite entre la parte aeronáutica y la parte pública del aeropuerto de forma eficaz y económica, es esencial que el número de puntos de acceso a la parte aeronáutica se reduzca a un mínimo absoluto y se establezcan controles para asegurar que sólo el personal autorizado para permanecer en la parte aeronáutica pueda entrar atravesando la terminal de pasajeros. También deben adoptarse medidas para asegurar que sólo suban a bordo de las aeronaves los pasajeros que vengán de la terminal y que hayan sido debidamente despachados.

En aquellos lugares en que el público puede entrar libremente y sin supervisión, las puertas de los edificios para pasajeros que dan a las plataformas deben estar cerradas cuando no se utilicen. Aquellas puertas necesarias como salidas de emergencia y que no estén supervisadas, deben estar equipadas con alarmas audibles y visuales que puedan vigilarse desde un lugar supervisado, como el centro de control de seguridad del aeropuerto. La utilización de dispositivos frangibles o de cubiertas sobre las barras de activación de las salidas de emergencia disuade su uso impropio.

Las pasarelas de embarque para pasajeros y otros dispositivos utilizados para la carga de aeronaves deben poder cerrarse para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves estacionadas en tales lugares.

#### **4.1.1 Zonas de seguridad restringidas**

Las zonas de seguridad restringidas son aquellas a las que es necesario proteger, guardar y equipar de modo particular por sus condiciones de vulnerabilidad. No debe permitirse la costumbre de recibir pasajeros al pie del avión, por que esta práctica lleva al abuso.

Los "salones VIP" deben diseñarse de modo que solamente se tenga acceso a esas áreas desde la parte pública. En la reglamentación del uso de esos locales debe preverse que no pueda transgredirse el límite entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto. Las rutas que llevan desde dichos salones hasta las plataformas y que se desvían de los lugares de inspección deben contar con un puesto de control de seguridad que debe estar cerrado cuando no se use.

Debe garantizarse la seguridad de las zonas estériles. Deben cerrarse o controlarse todos los puntos de acceso posibles. Antes de volver a poner en funcionamiento las zonas estériles, las mismas deben inspeccionarse a fondo.

Los lavabos y escaleras, así como los huecos de los ceniceros de pie, etc., son lugares en los que se pueden colocar artefactos y sustancias para sabotajes. Por lo tanto, tales objetos deben inspeccionarse periódicamente y vigilarse en general.

Muchos aeropuertos tienen terrazas o áreas para el público espectador, que son parte de la terminal de pasajeros y dan hacia las aeronaves estacionadas en las plataformas. Dependiendo del grado de seguridad requerido en un momento dado, se deberá controlar el acceso a esas áreas y supervisarlas por medio de guardias o de un sistema de televisión en circuito cerrado (CCTV).

Se deben utilizar bolsas transparentes para que los pasajeros lleven los artículos comprados libres de impuestos, reduciendo con ello a un mínimo la posibilidad de que estos bultos se utilicen para esconder armas o artefactos de sabotaje.

La autoridad de seguridad competente, de acuerdo con las leyes nacionales, debe hacer arreglos para que se disponga de oficiales de la autoridad de policía con facultades para actuar en casos en que se sospeche que hay actividades ilícitas y para interrogar a personas sospechosas.

A fin de proteger a los pasajeros en las zonas públicas de la terminal, deben considerarse, para aplicarlas selectivamente en función de las amenazas, algunas de las medidas siguientes:

- a) llevar a cabo, en la medida de lo posible, las operaciones de emisión de boleto de

viaje y presentación de pasajeros en un lugar apartado en el caso de explotadores que son especialmente blancos de amenaza;

- b) disminuir la posibilidad de identificar a los pasajeros de explotadores que son blancos de amenaza utilizando mostradores de despacho comunes para varias compañías;
- e) apostar un mayor número de agentes de seguridad armados en lugares bien visibles;
- d) destacar un mayor número de agentes secretos de seguridad;
- e) reducir el número de puntos de acceso a la parte pública de la terminal;
- f) inspeccionar al azar las personas que entren en la terminal;
- g) inspeccionar al azar los vehículos y las personas que se acerquen a la terminal;
- h) imponer más restricciones al acceso de vehículos públicos a los estacionamientos contiguos a la terminal;
- i) eliminar las casillas públicas para el equipaje o limitar su utilización;
- j) disponer de un mayor número de equipos de perros detectores de explosivos apostados en lugares bien visibles;
- k) aplicar a los cristales de las partes públicas de la terminal una película resistente a las explosiones o sustituirlos por otro tipo de material;
- l) educar al público mediante señales, carteles y avisos orales por lo que respecta al equipaje no vigilado y a los bultos que se llevan por encargo de terceros; y
- m) utilizar más circuitos cerrados de televisión para vigilar las partes públicas de la terminal y las aproximaciones a la misma.

#### **4.1.2 Fuerzas de seguridad**

Cuando se requiera mayor seguridad, será necesario tomar previamente disposiciones para poner en vigor medidas adicionales de seguridad. En estas disposiciones deben incluirse, entre otras cosas, la disponibilidad de una fuerza de seguridad con gran movilidad, equipada con equipo de radiocomunicaciones y de otro tipo, para aumentar la protección proporcionada a las aeronaves y a las instalaciones y servicios del aeropuerto.

#### **4.1.3 Protección del perímetro**

Es esencial la vigilancia del perímetro y de los alrededores de los aeropuertos, para protegerlos contra ataques efectuados desde terrenos fuera del aeropuerto y dirigidos a las aeronaves, a las instalaciones y servicios de aeronáuticas. Esta vigilancia debe llevarse a cabo mediante el patrullaje del perímetro de los aeropuertos, mediante guardias convenientemente equipados, puestos de observación, CCTV, y otros dispositivos de detección de intrusiones. Debe prestarse particular atención a las áreas que, por su naturaleza, proporcionen escondrijo fácil a los saboteadores, tales como zonas de vegetación, de estacionamiento de vehículos, etc., y las áreas situadas bajo las trayectorias de aproximación y despegue de las aeronaves.

Debe ejercerse una vigilancia regular mediante patrullas y por medios tales como sistemas CCTV para supervisar las áreas terminales y las plataformas, las instalaciones de carga aérea (ya sea dentro o fuera de los aeropuertos) y otras áreas que puedan ser vulnerables.

La seguridad de los límites entre la parte aeronáutica y la parte pública y las medidas conexas deben mejorarse aumentando la cantidad de personal de seguridad asignado a controlar los lugares de acceso y a patrullar las barreras y los puntos vulnerables. Debe intensificarse el control de seguridad en todos estos lugares e inspeccionarse muy cuidadosamente al personal y a los vehículos que entren en la parte aeronáutica. No sólo debe aumentarse la cantidad de personal que efectúa las patrullas de seguridad, sino la frecuencia de las mismas. Si fuese posible, debe reducirse aún más la cantidad de puntos de acceso a la parte aeronáutica, para concentrar los esfuerzos en aquellos que permanezcan abiertos.

#### **4.1.4 Protección rigurosa**

Debe aumentarse el personal empleado para proteger las aeronaves e instalaciones y para patrullar las zonas de estacionamiento de aeronaves. También deben aumentarse la frecuencia de las patrullas y el grado de vigilancia. Entre las áreas protegidas deben figurar las instalaciones de mantenimiento y talleres de revisión, instalaciones y servicios operacionales, instalaciones de almacenamiento de combustible, vehículos de combustible y de servicio, zonas de manipulación y depósito de equipaje, carga y correo.

Para proteger las aeronaves en el área de movimiento se deberán reforzar las patrullas móviles y aumentar su frecuencia. Cuando exista un riesgo concreto de ataque a una aeronave en particular, ésta debe ser escoltada por guardias de seguridad durante su trayecto entre la pista y el puesto de estacionamiento de seguridad.

Los vehículos utilizados deben tener el equipo de radiocomunicaciones adecuado que les permita operar en las pistas y calles de rodaje muy cerca de las aeronaves en movimiento. Las áreas del aeropuerto inmediatamente adyacentes a las pistas en uso deben inspeccionarse antes del vuelo de una aeronave objeto de amenaza, verificándose que no hay atacantes en el área, y el mismo criterio debe aplicarse a las áreas de despegue y de aproximación fuera de los límites del aeropuerto.

#### **4.1.5 Vuelos de gran riesgo**

Las aeronaves deben ser registradas en el punto en donde inician sus servicios, antes de comenzar la maniobra de carga, para investigar si hay artefactos de sabotaje o armas.

### **4.2 INSPECCION DE LOS PASAJEROS Y DE SU EQUIPAJE DE MANO**

#### **Principios**

La inspección y el registro de los pasajeros y de su equipaje de mano son parte esencial de las medidas de protección propugnadas por la OACI. A este elemento esencial se le ha prestado particular atención en numerosas resoluciones de la asamblea, decisiones del consejo, documentos técnicos, reuniones y seminarios. En el otoño de 1992, el 29 Período de Sesiones de la Asamblea ratificó la importancia de esta medida en la Resolución A29-5.

La inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano debe realizarse mediante detectores de metales, aparatos de rayos X y otros dispositivos, o mediante el registro manual o una combinación de ambos procedimientos.

Estos procedimientos habrán de aplicarse a todos los vuelos internacionales y a los vuelos interiores que conecten con los internacionales. Debe aplicarse el mismo procedimiento a todos los vuelos interiores. En este último caso, el CESA debe determinar la aplicación de dicha medida basándose en la evaluación de la amenaza reinante.

La primera oportunidad que se ofrece para la inspección de los pasajeros y de su equipaje es cuando éstos llegan al mostrador del explotador para presentarse o comprar un boleto de viaje inmediatamente antes del vuelo. En este lugar puede efectuarse una primera observación o inspección mediante procedimientos tales como la aplicación de métodos concebidos para identificar personas o equipaje que deban examinarse con especial atención. Esto conllevará que se les exija prueba de identidad y aislar el equipaje facturado y de bodega en el mostrador de presentación para tramitarlo de forma especial. El procedimiento debe comprender también preguntas a determinados pasajeros para asegurarse de que el equipaje facturado y de bodega lo empaquetó personalmente el pasajero. Será, por consiguiente, necesario alertar al personal del puesto de inspección de pasajeros o avisarle por anticipado qué personas es necesario inspeccionar con especial atención. Esto puede efectuarse acompañando al pasajero, notificando previamente al puesto de inspección o marcando el billete o la tarjeta de embarque con una señal convenida de antemano.

Todos los pasajeros y todo su equipaje de mano deben ser objeto de inspección antes de que se le permita tener acceso a una aeronave o a zonas estériles.

El Estado puede decidir, que se aplique esta regla a la tripulación y a toda persona que haya de entrar en una aeronave.

Deberá prohibirse el paso a toda persona que se niegue a someterse a la inspección antes de embarcar, de entrar en una aeronave o ingresar a una área estéril.

Serán entregadas a un oficial de la autoridad de policía, las personas a quienes no se les permita tener acceso, por negarse a someterse a la inspección o por razones de seguridad. Este hecho debe comunicarse a todos los explotadores del aeropuerto, a fin de prever la situación en que el pasajero, disuadido por la atención adicional, cambie sus planes y viaje por otra línea aérea.

Los explotadores deben tener autoridad para negarse a transportar a todo pasajero a quien consideren que constituye una posible amenaza para la seguridad de la aeronave.

No se debe permitir que los particulares conserven en su poder ningún objeto durante la inspección de su persona y debe exigírseles, que se despojen de todo objeto de metal (llaves, encendedores, cortaúñas, artículos envueltos en papel aluminio como los cigarrillos, etc.) antes de someterse a la inspección.

Deben hacerse indagaciones si una persona lleva consigo una cantidad excesiva de metal, por encima de un nivel predeterminado. Solamente una vez llevados a cabo satisfactoriamente los procedimientos adicionales, así como la inspección de todos los bultos de mano, debe permitirse el paso de dicha persona más allá del puesto de control. Si el procedimiento normal de inspección no bastará para levantar toda sospecha de una persona, debería someterse a un cacheo.

No debe permitirse el embarque de personas que no queden plenamente libres de sospecha mediante los trámites de inspección. El cacheo de la persona debe realizarse en privado. Si no se cuenta con cabinas especiales, pueden usarse con este fin mamparas portátiles. En todos los casos, el cacheo de la persona sólo debe realizarlo una persona del mismo sexo y preferiblemente en presencia de un tercero.

El personal de inspección debe siempre mantenerse alerta con respecto a lo siguiente:

- a) maletines de mano y otros artículos que parezcan ser desacomumbradamente pesados. Debe efectuarse una inspección directa, minuciosa y también mediante rayos X, si se juzgara apropiado, para asegurarse de que no contienen armas ni otros artículos peligrosos;
- b) maletines y contenedores con doble fondo. Todos estos artículos deben inspeccionarse ordinariamente mediante una inspección directa y de rayos X para prevenir cualquier peligro posible;
- c) calculadoras, máquinas de fotografía y artículos semejantes que pudieran utilizarse para esconder armas y explosivos. Tales dispositivos deben inspeccionarse para



comprobar que funcionan como es debido. A los objetos que parezcan ser desacostumbradamente ligeros o pesados deberá sometérselos a inspección directa y también a rayos X, si se juzga necesario, para protegerse contra armas y explosivos ocultos. Los objetos que presenten signos de modificación de la caja, conmutadores externos, pilas o cables debe ser tratados con gran precaución.

- d) cualquier persona o equipaje de mano puede llevar o contener diversas armas o artefactos peligrosos. Es importantísimo que cuando se detecte un arma durante la inspección de una persona y de su equipaje no se interrumpa la inspección. El descubrimiento de un arma obliga a continuar inspeccionando en busca de otras armas o artefactos peligrosos. Los oficiales de la autoridad de la policía deben ordenar la evacuación de dicha zona si se sospecha de que hay otro artefacto.

Nota.- La inspección manual de un bulto debe efectuarse en presencia de su propietario.

Es necesario asegurarse de que no existe la posibilidad de que los pasajeros sometidos a control de seguridad se mezclen o entren en contacto, a la salida o a la llegada, con otras personas que no hayan sido sometidas a dicho control, una vez franqueados los puestos de control de los aeropuertos. Si se produce esa mezcla o contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros en cuestión y su equipaje de mano, antes de embarcar en la aeronave.

Además de una dotación normal de personal, todo sistema de inspección debería utilizar también equipo técnico. El registro manual de personas y de equipaje de mano puede ser eficaz, a condición de que se disponga de tiempo suficiente y los procedimientos estén a cargo de un personal bien adiestrado y con la competencia para ello. El uso de detectores de metales y de aparatos de rayos X aumentará la eficacia de la tarea y facilitará el movimiento de los pasajeros. Es importante el registro manual directo de los objetos que no pueden ser inspeccionados satisfactoriamente mediante control electrónico.

En los párrafos siguientes se describen tres sistemas básicos de inspección y se comparan sus respectivas ventajas e inconvenientes. En todos los casos en que los dispositivos y sistemas de seguridad estén emplazados en un lugar fijo, será necesario protegerlos para impedir intromisiones cuando no están en uso.

**4.2.1 Plan de puerta de embarque.** La inspección se lleva a cabo inmediatamente antes del embarque en un puesto de control situado en la puerta o puertas de embarque que llevan a la aeronave. Cada puerta de embarque puede ser una puerta o una pasarela que lleve directamente a la aeronave o a una puerta que dé a una plataforma desde la cual se llega a la aeronave. La inspección se lleva a cabo cuando comienza el trámite de embarque de pasajeros y se abre la puerta de embarque o pasaje que lleva a la aeronave. Debe disponerse de personal y de equipo para atender los volúmenes previstos de pasajeros en un período de tiempo óptimo; es decir, que la naturaleza del trámite exige suficiente personal y equipo para evitar demoras importantes a los vuelos. El puesto de control sólo requiere estar dotado de personal cuando se lleva a cabo la inspección. Sin embargo, el puesto de

inspección y el acceso por el puesto de control deben estar cerrados cuando no se usan.

#### **4.2.2 Plan de zona de espera.**

La inspección se realiza a la entrada de una zona especialmente destinada a "contener" a todos los pasajeros que aguardan un vuelo determinado. La zona se cierra (es decir, se mantiene "estéril") mediante paredes o barreras adecuadas y puntos de acceso controlados. La zona de espera también puede ser un vehículo destinado a transportar pasajeros hasta las aeronaves estacionadas en puntos distantes. La puerta que lleva a cada una de las pasarelas o a la plataforma se mantiene cerrada hasta que se inicia el embarque, momento en que todos o casi todos los pasajeros y su equipaje de mano se han inspeccionado. Para mantener la "esterilidad", la zona debe permanecer cerrada cuando no se usa. Si la zona no se cierra, deberá registrarse antes de usarla, para asegurarse de que no hay armas ni artefactos peligrosos ocultos que puedan ser utilizados posteriormente por un posible delincuente o por un cómplice. Para realizar la inspección se necesitará menos personal y equipo, ya que usualmente se dispone de más tiempo. El puesto de control sólo debe estar dotado de personal cuando se está llevando a cabo la inspección.

#### **4.2.3 Plan de salón principal.**

La inspección se realiza a la entrada de un salón principal, o de un ala contigua o auxiliar que tiene varias puertas de embarque. Todos los puntos de acceso deben controlarse para mantener la "esterilidad". Una vez establecida la "esterilidad" mediante una inspección a fondo al iniciarse las operaciones de cada día, debe mantenerse cerrada la zona o vigilarla cuando no está en uso. Dado que los salones principales "estériles" suelen utilizarse constantemente, o por lo menos mientras la terminal está abierta y es accesible al público, no es necesario efectuar inspecciones frecuentes.

#### **4.2.4 El puesto de inspección**

El espacio destinado a la inspección de los pasajeros debe facilitar el despacho de personas. Habrá que proporcionar espacio suficiente para el personal, los oficiales de la autoridad de policía cuando corresponda, el equipo de seguridad, las mesas de registro y una zona de cacheo de personas, si se juzga necesario. En la Parte 1 del Manual de Planificación de Aeropuertos figura información al respecto.

Al seleccionar los lugares adecuados para ubicar los puestos de inspección es necesario tener en cuenta, por lo menos, los siguientes factores:

- a) la radiofrecuencia en la que probablemente se transmita la interferencia y la frecuencia de funcionamiento del equipo de seguridad;
- b) la intensidad de la señal que probablemente afecte al equipo de seguridad; y
- c) el grado de interferencia que probablemente ocurra.

Algunos Estados exigen que los puestos de inspección se identifiquen mediante letreros en los que se anuncie que los pasajeros y su equipaje de mano serán registrados y que está prohibido tener en la cabina de pasajeros armas de fuego y otros artefactos peligrosos. También se especifica frecuentemente que las leyes autorizan el registro. En el Apéndice 19 del Doc. 8973, de la OACI, se incluyen varias muestras de letreros.

El puesto de inspección debe estar dotado de detectores de metales para acelerar el despacho de las personas, y de una cabina u otra dependencia aislada en la que pueda practicarse el cacheo en privado.

En todo puesto de inspección, la anchura del pasillo sólo debe permitir el acceso de una persona a la vez, para reducir la posibilidad de que se abra paso hacia una aeronave alguien que no haya cumplido con las formalidades de seguridad.

Debe ser posible aumentar rápidamente la capacidad de cada puesto de control para poder despachar gran número de pasajeros. Para este fin, debe haber otras instalaciones situadas y diseñadas de modo que puedan cerrarse cuando no se necesiten, sin obstaculizar el proceso en curso.

Es necesario que el despacho de los pasajeros y del equipaje de mano se haga en instalaciones contiguas.

En el puesto de inspección deben instalarse mesas para poder registrar manualmente el equipaje de mano. Dichas mesas deben ser lo suficientemente altas como para permitir la inspección sin exigir que el inspector tenga que inclinarse. También deben ser lo suficientemente anchas como para dejar cierta distancia entre el equipaje y el pasajero. Debe permitirse que éste presencie el examen, pero no que interfiera en la labor del inspector.

Cuando se utilicen los rayos X para la tramitación del equipaje de mano:

- a) en el puesto de control debe haber espacio suficiente de forma que los pasajeros no se alejen de su equipaje de mano a una distancia mayor que la indispensable para llevar a cabo el examen; y
- b) algunos aeropuertos deben establecer el requisito de que un porcentaje mínimo de los equipajes de mano se abra para ser inspeccionados directamente.

Si el aparato de rayos X expone el bulto que se ha de examinar a más de un miliroentgen, debe colocarse un aviso para aconsejar a los pasajeros que retiren del equipaje todas las películas para proceder al registro manual.

En el caso de aparatos de rayos X "inocuos (daños) para las películas" debe colocarse en un lugar bien visible del puesto de control un aviso adecuado indicando que:

- a) la inspección no dañará las películas corrientes sin revelar;
- b) deben retirarse del equipaje para proceder al registro manual las películas de rayos X, las destinadas a fines científicos y las ultrasensibles; y
- c) los pasajeros pueden solicitar que se inspeccionen manualmente el equipo fotográfico y los rollos de películas.

Actualmente existe en el mercado un dispositivo protector de películas que se puede emplear para proteger las películas que probablemente se expongan a los rayos X, como parte del programa de inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano. Todo artículo oculto en un dispositivo de ese tipo aparecerá en la imagen del monitor de rayos X como un objeto oscuro. Este dispositivo puede usarse también para ocultar armas de fuego o de otro tipo, explosivos y artefactos incendiarios; por eso, debería informarse de ello a los encargados del funcionamiento de los aparatos de rayos X y pedírseles que registren manualmente todo bulto del equipaje de mano que contenga algún objeto que no pueda identificarse fácilmente mediante la inspección por rayos X.

Cuando una película ultrasensible sin revelar haya sido objeto de varias inspecciones mediante aparatos de rayos X, el efecto acumulativo sobre la película puede ser irreparable. Por lo tanto, deberían adoptarse disposiciones para los usuarios de películas comerciales, tales como los camarógrafos de noticiarios, que suelen enviarse al extranjero por períodos de varios meses y que transportan cantidades considerables de películas, a fin de que dichas películas puedan ser objeto de un procedimiento especial, en vez de someterlas a la inspección por rayos X.

Nota.- Si bien el riesgo de dañar la película es mínimo, la percepción del riesgo por parte de los pasajeros hará que éstos sean reticentes a exponer los aparatos con película a los rayos X. En tales casos, la inspección manual, cuando pueda despacharse satisfactoriamente el objeto por este medio, reducirá al mínimo el enfrentamiento entre los pasajeros y el personal de seguridad.

Para poner a prueba el equipo de inspección de pasajeros y equipaje y al personal, de seguridad deben utilizarse como objetos de ensayo armas de fuego descargadas y explosivos simulados. Como protección contra su uso ilegal debe imponerse el control estricto y la protección de todos estos artículos.

Cuando en el curso de la inspección se descubran armas de fuego o de otro tipo, o artefactos peligrosos se procederá de la manera siguiente:

- a) retírese el artículo del pasajero, si se descubre en el curso de la inspección manual;
- b) no se toque ni se retire el artículo si se descubre en el equipaje, a menos que esa medida sea indispensable por razones de seguridad, por ejemplo, para asegurarse de que el pasajero no podrá apoderarse del mismo; y

- c) notifíquese inmediatamente al oficial de la autoridad de policía que atiende al puesto de control.

Los artículos incautados por un oficial de la autoridad de policía u otra autoridad de un puesto de inspección deben manipularse y retirarse según lo previsto por la legislación nacional.

El oficial de seguridad del aeropuerto deberá asegurarse de que se mantiene un registro preciso de todos esos artículos, así como de los abandonados en el aeropuerto o en las aeronaves.

#### **4.2.5 Personal Necesario**

El personal de un puesto de inspección debe ser adecuado para desempeñar las siguientes funciones:

- a) dirigir a los pasajeros a través del detector de metales de pórtico y pedirles que coloquen sus equipajes en las cintas transportadoras hacia los aparatos de rayos X;
- b) vigilar el indicador del detector de metales;
- c) llevar a cabo, cuando sea necesario, procedimientos de inspección complementarios con un detector manual de metales, o mediante registro manual o una combinación de ambos procedimientos;
- d) observar la pantalla del aparato de rayos X;
- e) inspeccionar a mano artículos que exijan otros procedimientos; y
- f) supervisar puestos de inspección en los que haya mucho trabajo.

El personal del puesto de inspección debe ser cuidadosamente seleccionado, instruido, sometido a pruebas y examinado, para asegurarse de que posee las calificaciones, los conocimientos y la pericia necesarios antes de que se le otorgue el certificado para llevar a cabo la tarea de inspeccionar en los puestos de inspección.

Debe instruirse al personal de los puestos de control sobre el modo de interpretar las imágenes de rayos X. Al considerarse la dotación de personal de los puestos de control debe tenerse en cuenta la necesidad de tener personal femenino y masculino para que los pasajeros puedan ser registrados por alguien del mismo sexo.

El personal debe prestar servicios en los diversos puestos de control de forma rotativa. No deberá exigirse a ninguna persona que esté continuamente atenta a la pantalla de rayos X por más de 30 minutos y no deberá reanudar la misma tarea por lo menos durante 60

minutos.

En vez de la orientación general expuesta, se puede hallar una fórmula más precisa para determinar el personal necesario en los puestos de inspección. Para esa fórmula deberá tenerse en cuenta la circulación de pasajeros prevista, los horarios de los vuelos, los tipos de aeronave y la posible necesidad de tener que inspeccionar a otras personas que no sean pasajeros.

El personal necesario para colaborar con la autoridad de policía en los puestos de control variará de un aeropuerto a otro, y este asunto incumbe a las autoridades del CESA.

#### **4.2.6 Objetos prohibidos**

No debe permitirse que los pasajeros lleven a la aeronave las siguientes clases de objetos:

- a) los que están hechos, o pueden ser utilizados, para el ataque o la defensa, tales como armas de fuego o armas blancas, punzantes, con filo o contundentes, entre las que se incluyen macanas, hachas y bastones cargados o provistos de punta;
- b) granadas, explosivos, municiones o material incendiario;
- c) sustancias inflamables, corrosivas o tóxicas, incluyendo los gases, estén sometidos a presión **G** no; y
- d) imitaciones de cualquiera de los objetos descritos antes.

Será también conveniente prohibir que los pasajeros lleven consigo los siguientes artículos:

- a) todo objeto corriente que pueda utilizarse como arma ofensiva o defensiva, por ejemplo: hachas para hielo, bastones de punta metálica, navajas de afeitar, tijeras puntiagudas largas o cortas, cuchillos, herramientas profesionales, recipientes con aerosol; y
- b) otros objetos que puedan dar lugar a sospechas fundadas.

Nota.- Una vez que se haya determinado que la posesión de un objeto, como cualquiera de los descritos en los párrafos precedentes no contraviene las leyes nacionales, y si se considera que no ha habido intención dolosa por parte del pasajero, debe retirarse el artículo y despacharlo como equipaje facturado o de bodega con el correspondiente cupón de reclamo. Sería conveniente que tales artículos se embalaran en un recipiente de material opaco. En tales casos, debe asegurarse el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 18 Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

#### **4.2.7 Personalidades destacadas y casos especiales**

Aunque el Estado Dominicano pueda otorgar a determinados pasajeros inmunidad diplomática según el Convenio de Viena, esas personas deberán someterse a la inspección rutinaria previa al embarque. No obstante, no tienen que someterse a registro manual las valijas diplomáticas precintadas que lleven consigo. Los demás bultos de mano tienen que tramitarse en la forma habitual.

Se debe eximir del trámite de inspección a los Jefes de Estado visitantes y a su comitiva, así como también a los Jefes de Misiones Diplomáticas. Debe notificarse previamente al explotador y a los servicios de seguridad del aeropuerto los arreglos de viaje hechos para dichas personas, a fin de que no surjan inconvenientes. Los arreglos con respecto a dichas personas deben exigir que se le escolte a través de la terminal de pasajeros hasta la aeronave.

Es importante que los miembros y otros funcionarios superiores del gobierno den ejemplo al público viajero y a los oficiales de seguridad responsables de la inspección de los pasajeros y de sus equipajes de mano, presentándose voluntariamente ellos mismos con sus efectos personales para ser inspeccionados y registrados a la vista del público. Estos ejemplos tendrán un efecto positivo inestimable en la actitud de todas las partes interesadas y servirán para reforzar la importancia de los procedimientos.

No debe reunirse en forma habitual al registro en privado. Será necesario sólo en aquellas ocasiones en las que se considere inapropiado el trámite normal. Quedan comprendidos en esta categoría los agentes armados autorizados, las personas impedidas, los pasajeros con muletas, en sillas de ruedas, en camillas o que usen prótesis tales como miembros artificiales, así como las personas que lleven artículos de gran valor o sumamente delicados.

### **4.3 CONTROL DE LOS PASAJEROS INSPECCIONADOS**

#### **4.3.1 Pasajeros en tránsito o transferencia a otro vuelo**

No debe exigirse la inspección ni el registro de los pasajeros en tránsito o que transfieren a otro vuelo, ni de sus equipajes de mano, antes de admitirlos a la zona estéril de un aeropuerto si, a juicio del Supervisor y Coordinador de Seguridad, para la inspección, registro en ruta y en el aeropuerto de embarque, se han seguido normas iguales o comparables a las del Estado que los admite. Sin embargo, los aeropuertos deberán establecer medidas de control aplicables a dichos pasajeros y a su equipaje de mano con el fin de impedir que se introduzcan a bordo de la aeronave artículos no autorizados.

Deben tomarse precauciones especiales para controlar a los pasajeros y al equipaje en tránsito o de transferencia a otro vuelo, entre ellas la vigilancia de las zonas de tránsito (salas de llegada y de salida), las áreas de depósito y de selección de equipajes. Cuando un pasajero en tránsito o de transferencia haya tenido acceso a las áreas de equipaje facturado o de reunión del equipaje, deberá ser sometido nuevamente a inspección antes de que se

embarque o tenga contacto con otros pasajeros ya inspeccionados.

Si se sabe que un vuelo particular está en una situación que permite proveer un aumento de amenazas será prudente que desembarquen todos los pasajeros con su equipaje de mano durante la escala de tránsito y realizar una inspección del interior de la aeronave a la que los pasajeros han tenido acceso durante el vuelo para asegurarse de que no se ha dejado ningún artículo a bordo, en el caso de que un pasajero hubiera tratado de desembarcar según lo mencionado en el siguiente párrafo.

Es posible que algunos pasajeros desembarquen en un aeropuerto anterior al de destino y que su equipaje continúe en viaje. En consecuencia, es importante saber el paradero de los pasajeros para que en caso de que desembarquen se recupere su equipaje facturado y de mano. Deberán establecerse procedimientos al respecto mediante un método para contar los pasajeros o cortar un talón de la tarjeta de embarque u otro método aceptable de efectuar un control adecuado. (Para más detalles, véase el Apéndice 15 del Doc. 8973 de la OACI). Se deben establecer procedimientos para asegurarse de que los pasajeros que desembarcan en su punto de destino no dejan ningún objeto a bordo.

#### **4.3.2 Separación de las corrientes de circulación de los pasajeros**

Todas las medidas de inspección y control de pasajeros y de su equipaje de mano o facturado serán inútiles si, después de haber sido inspeccionado, un pasajero pudiera cruzarse o tener contacto con otro pasajero que no hubiera sido objeto de los mismos procedimientos.

Durante el diseño o modificación de las instalaciones, los administradores de aeropuerto y los explotadores deben asegurarse de que no será posible que los pasajeros que hayan sido objeto de inspección se crucen o tengan contacto, después de pasar el puesto de inspección de seguridad y antes de embarcar, con pasajeros que no hayan sido objetos de inspección y registro.

Esta medida puede aplicarse separando en el tiempo o en el espacio, o en ambos, la corriente de los pasajeros que llegan de la corriente de los que salen, así como la circulación del tráfico de pasajeros nacional e internacional.

### **4.4 PERSONAS QUE VIAJAN EN CONDICIONES JURIDICAS ESPECIALES**

#### **4.4.1 Personas que viajan bajo custodia.**

- a) No debe transportarse ninguna persona presa a bordo, a menos que esté bajo custodia de uno o más oficiales de la autoridad de policía.
- b) Con la debida anticipación, los oficiales de la autoridad de policía u otras personas autorizadas deben notificar a un representante acreditado del explotador la fecha propuesta para transportar a una persona presa, o lo antes posible en caso de



emergencia, acerca de la identidad de la persona bajo custodia, en qué vuelo se ha dispuesto el transporte y si se le considera peligrosa o no.

- c) Ningún explotador debe aceptar como pasajero a una persona presa y su custodia, a menos que se haya convenido previamente con los Estados y los otros explotadores que tengan que intervenir en ruta y en el punto final de destino previsto. En tales casos, debe notificarse con suficiente anticipación al explotador, de modo que éste pueda hacer los arreglos previos.

Cuando una parte de las instalaciones de la terminal situada entre los puestos de inspección y el punto de embarque en la aeronave haya sido utilizada por pasajeros que llegan sin haber sido objeto de inspección, esta zona debe ser esterilizada e inspeccionada por completo antes de que se proceda a cualquier embarque.

En el caso de que no pueda evitarse el cruce ni el contacto con pasajeros que no hayan sido sometidos a inspección o que la inspección haya sido inadecuada, los pasajeros que salen deben ser objeto de un nuevo registro antes de embarcar en la aeronave.

- d) Un representante acreditado del explotador debe advertir a los oficiales de custodia acerca del posible peligro que para la seguridad del vuelo de la aeronave tendría su intervención durante un Acto de Interferencia Ilícita actuando sin instrucciones del piloto al mando.
- e) Los oficiales de custodia deben asegurarse de que la persona presa no lleva contrabando, armas, cerillas u otros artículos que pudieran ser peligrosos.
- f) Los oficiales de custodia deben contar con los dispositivos de sujeción apropiados que se emplearán en el caso de que decidan que ello es necesario. En circunstancias normales, no debe amarrarse a una persona presa a ninguna parte de la aeronave, inclusive asientos, mesas, etc.
- g) Las custodias no deben llevar a bordo macanas, granadas lacrimógenas ni otros artefactos paralizantes que arrojen gases.
- h) Las custodias deben identificarse debidamente ante el personal de seguridad, los oficiales de la autoridad de policía en servicio y el personal auxiliar de a bordo, solicitando que se comunique su presencia a bordo y el asiento que ocupan al piloto al mando, quien debe acusar recibo de esa información.
- i) Los demás miembros del personal de seguridad y los pasajeros autorizados a portar armas de fuego a bordo deben ser advertidos de que viajan también personas presas con custodias y dónde están ubicados.
- j) Las personas bajo custodia deben embarcarse antes que los demás pasajeros y desembarcar después de que éstos hayan abandonado la aeronave.

- k) Deben estar sentadas lo más lejos posible, hacia el fondo de la cabina de pasajeros, pero no en un salón, ni cerca o directamente enfrente de una salida.
- l) Deben sentarse exclusivamente en una fila de dos o más asientos, y por lo menos una de las custodias debe estar sentada entre la persona bajo custodia y el pasillo.
- m) Deben estar acompañadas y vigiladas en todo momento, incluso cuando vayan a los lavabos.
- n) No deberá servirse bebidas alcohólicas a las custodias ni a las personas presas mientras se encuentren a bordo de la aeronave.
- o) A criterio de las custodias se puede servir comida a las personas presas, pero no proporcionarles cubiertos de metal ni cuchillos.
- p) Un explotador debe negarse a aceptar personas presas si, a juicio del representante acreditado del explotador, la aceptación pudiese constituir un riesgo para la seguridad de los demás pasajeros.

#### **4.4.2 Presos peligrosos**

Debe exigirse como mínimo dos custodias por persona presa considerada peligrosa por el organismo de custodia o a juicio del representante acreditado del explotador. En un mismo vuelo no debería transportarse a más de un preso de esta categoría y su custodia.

Personas mentalmente trastornadas.

- a) Podrá aceptarse el transporte de una persona mentalmente trastornada, considerada como amenaza para la seguridad del vuelo, si va acompañada de alguien físicamente apto para contrarrestar toda actitud indócil durante el vuelo y capacitado para administrarle calmantes en caso de que lo exija y autorice una autoridad competente.
- b) Si una persona mentalmente trastornada necesita tomar calmantes antes de la salida, ninguna etapa del vuelo debe durar más tiempo que el efecto del calmante administrado.
- c) El explotador puede rechazar el embarque de una persona en esas condiciones cuando, según la opinión de los representantes de su personal médico y de seguridad, lo juzgue necesario.

Personas deportadas. Debe evaluarse cada solicitud de transporte, y consultarse a los explotadores al respecto, para determinar si la persona constituye una amenaza a la seguridad del vuelo o si son necesarias otras medidas como las anteriormente indicadas.

## 4.5 EQUIPAJE FACTURADO

### Principios

Una de las medidas para control de seguridad consiste en inspeccionar el equipaje facturado mediante detectores de rayos X, detectores de vapores explosivos, detectores de neutrones y perros entrenados. Para que este control de seguridad sea completo debe también asegurarse de que:

- a) solamente se transportan a bordo equipaje inspeccionado y/o controlado, con exclusión de cualquier otra pieza de equipaje; y
- b) respecto a los pasajeros que sean propietarios de equipaje que ellos mismos hayan entregado, la inspección del equipaje facturado puede realizarse antes, durante o después de los trámites de facturación.

Debe descargarse el equipaje facturado de los pasajeros a quienes no se les permita embarcarse por razones de seguridad o negarse a someterse a los trámites de inspección.

Sólo debe aceptarse el equipaje facturado de las personas que sean verdaderamente pasajeros, provistas de un boleto de viaje válido y expedido por un agente acreditado o un representante autorizado del explotador. Se deberán establecer los procedimientos necesarios para evitar que se embarque equipaje facturado que no se tramite de conformidad con los procedimientos de seguridad del explotador.

Estos tendrán que ajustarse a lo previsto en el Anexo 17 en su inciso 4.1, que recomienda que se tomen medidas para impedir la introducción clandestina de explosivos o artefactos incendiarios a bordo de las aeronaves.

Es necesario que se establezcan medidas para asegurarse de que los explotadores no transportan, sin someterlo a control de seguridad, el equipaje de pasajeros que se han registrado pero que no se han embarcado.

Deben establecerse medidas para asegurarse de que se somete a control de seguridad el equipaje acompañado o sin acompañar destinado a ser transportado en vuelos de pasajeros cuando dicho equipaje proceda de lugares distintos a los mostradores de presentación del aeropuerto.

Las etiquetas utilizadas para identificar el equipaje de mano y el facturado deben someterse a estricto control para asegurarse de que dicho equipaje ha sido sometido al procedimiento de inspección. Debe instarse a los pasajeros a que cierren con llave su equipaje facturado, para evitar que otras personas lo utilicen sin autorización como medio para cometer algún delito.

Es fundamental que el número de pasajeros embarcados en una aeronave coincida con el de

tarjetas de embarque expedidas. Mediante esta verificación se debe asegurar que:

- a) todos los pasajeros en tránsito del mismo vuelo que hayan abandonado la aeronave vuelvan a bordo de la misma;
- b) solamente suban a bordo de la aeronave los pasajeros provistos de los documentos necesarios; y
- c) los pasajeros que hayan finalizado su viaje en esa escala no vuelvan a subir a la aeronave. Deberá efectuarse un recuento cuidadoso de los pasajeros a bordo de la aeronave. Este recuento también debe cotejarse con la cifra previa al embarque.

Deben tomarse precauciones especiales para controlar los pasajeros y el equipaje de transferencia y en tránsito; entre otras, la vigilancia de las áreas de tránsito (salas de llegada y salida), de depósito y de selección de equipajes.

En algunas circunstancias, quizá sea necesario que todos los pasajeros abandonen la aeronave, retirando todo su equipaje de mano y sus efectos personales, y se registre el interior de la aeronave. Si debido a circunstancias especiales es necesario que algunos pasajeros en tránsito permanezcan a bordo durante el registro de la aeronave, debe pedírsele que identifiquen su equipaje de mano y sus efectos personales, los cuales deben examinarse. El equipaje de todo pasajero que no se presente debe retirarse y registrarse antes de que prosiga el vuelo.

Deben inspeccionarse todos los objetos, como valijas de documentos de vuelo, provisiones, artículos exentos de derechos aduaneros, etc., antes de subirlos a bordo de la aeronave.

Se debe vigilar estrictamente a los pasajeros y su equipaje durante el traslado entre la aeronave y los edificios de la terminal, así como también el trasbordo del equipaje entre líneas aéreas. De ser necesario, debe proporcionarse escolta de seguridad, sobre todo para los grupos de pasajeros que requieran atención especial.

Cuando surjan dudas con respecto al contenido de un equipaje, éste deberá ser registrado manualmente. Este registro manual también debe efectuarse en presencia del propietario. No se permitirá que el propietario de un bulto sospechoso lo manipule. Además, deben adoptarse precauciones para asegurarse de que no se introduce ningún objeto en el equipaje después de la inspección ni antes de la presentación.

Cuando la inspección del equipaje facturado se efectúa después de pasar por el mostrador de presentación y surjan dudas acerca de su contenido, pueden seguirse dos procedimientos:

- a) siempre que sea posible, el equipaje debe colocarse cerca del propietario y registrarse en su presencia, o

- b) si ello no fuera posible, el equipaje deberá considerarse como sospechoso y ser tratado como tal.

Debe controlarse el acceso al equipaje facturado para impedir manipulaciones y la introducción clandestina de artefactos de sabotaje en el equipaje. Esto supone el depósito seguro, la seguridad de los medios de desplazamiento desde el puesto de presentación hasta la aeronave, incluso de las zonas de reunión y de trasbordo del equipaje, así como del equipaje cargado en carretillas, en la plataforma, el empleo de medios de identificación del personal, los vehículos, jaulas de seguridad, guardias, equipo de vigilancia e iluminación.

Será necesario que las disposiciones adoptadas para inspeccionar el equipaje facturado que haya que someter a trámite especial en el mostrador de presentación garanticen que no se alterará el trámite normal de presentación y embarque de los pasajeros, ni la manipulación, reunión y embarque del equipaje facturado. Será también necesario que en los procedimientos se tenga en cuenta el requisito de que el pasajero esté presente durante el registro de su equipaje.

Será necesario que cada aeropuerto determine, teniendo en cuenta la situación existente en materia de seguridad internacional, las precauciones extraordinarias que habrán de adoptarse para impedir el transporte clandestino, en el equipaje facturado a bordo de las aeronaves, de armas de fuego u otros artefactos peligrosos destinados a emplearse inmediatamente después para perpetrar algún acto de interferencia ilícita.

#### **4.5.1 Procedimiento de cotejo de los pasajeros con el equipaje**

El Cuerpo Especializado en Seguridad exigirá a los explotadores que se aseguren de que el equipaje facturado transportado en la aeronave pertenece a los pasajeros que viajan en ese vuelo. Esta es una medida muy importante para la protección contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil. Deben elaborarse procedimientos para recuperar prontamente el equipaje de los pasajeros que se presentan pero que no acuden al embarque. Este requisito de cotejo de los pasajeros con el equipaje debe aplicarse independientemente de otras medidas de seguridad dirigidas a asegurar que el equipaje facturado no contenga ningún explosivo ni artefactos explosivos.

Para que los procedimientos de cotejo de los pasajeros con el equipaje sean eficaces, deben estar claramente explicados según las diferentes categorías de pasajeros, tales como las siguientes:

- a) pasajeros de origen. No sería difícil cotejar esta categoría de pasajeros con el equipaje facturado. Sin embargo, debe prestarse la debida atención a los pasajeros de lista de espera hasta último momento y a los pasajeros que se presentan fuera del aeropuerto y en grupo. Las situaciones que suponen un incentivo voluntario o involuntario para desembarcar también deben tenerse presentes, a fin de asegurar el cotejo correcto y completo de los pasajeros con el equipaje en el punto de origen. En situaciones de gran amenaza, para derrotar la posibilidad de que el personal del

aeropuerto introduzca dispositivos, puede ser conveniente efectuar en la plataforma un cotejo directo de los pasajeros con el equipaje.

- b) pasajeros que hacen transferencia en la misma línea aérea. Si los explotadores aplican sus programas de seguridad uniformemente en todos los aeropuertos, el cotejo de los pasajeros con el equipaje para esta categoría de pasajeros no debería constituir un problema. Sin embargo, en el caso de que un bulto del equipaje se separe del pasajero, se deberá tratar de establecer la identificación del pasajero y las circunstancias de la separación.
- c) pasajeros que hacen transferencia entre líneas aéreas. Esta categoría de pasajeros necesita atención especial para asegurar el cotejo con su equipaje facturado. El objetivo debe ser no transbordar entre líneas aéreas el equipaje facturado de un pasajero que hace transferencia entre líneas aéreas, a menos que el pasajero tenga reservación confirmada para el vuelo en que continúa el viaje y a menos que el equipaje del pasajero que hace transferencia entre líneas aéreas sea cotejado por el transportista del vuelo de continuación del viaje antes de transportarlo en la aeronave. En el caso de transportistas de gran riesgo o vuelos de gran riesgo, es conveniente que el pasajero que hace transferencia entre líneas aéreas identifique el equipaje antes de transportarlo. Los procedimientos para cotejar el equipaje de los pasajeros que hacen transferencia entre líneas aéreas deben definirse, especialmente en los centros aeroportuarios, teniendo cuidado de que tales procedimientos causen el mínimo de interferencia o de demora en las actividades del aeropuerto y de los explotadores.
- d) pasajeros en tránsito que desembarcan sin autorización. Es posible que algunos pasajeros desembarquen en una escala anterior a su destino y que su equipaje continúe el viaje. En consecuencia, es importante saber el paradero de los pasajeros para que, en caso de que desembarquen, se recupere su equipaje facturado y de mano. Deben establecerse procedimientos al respecto mediante un método para contar los pasajeros o para cortar el talón de la tarjeta de embarque u otro método aceptable.

Además, Deben adoptarse medidas de control de seguridad complementarias en caso de incertidumbre con respecto a si se ha efectuado el cotejo de los pasajeros con el equipaje, especialmente en el caso de equipaje transbordado entre líneas aéreas.

A fin de fomentar la aplicación eficaz del cotejo de los pasajeros con el equipaje, los explotadores deben utilizar uno o más métodos, dependiendo del nivel de amenaza, el volumen del tráfico y las instalaciones disponibles. Básicamente, hay tres métodos para efectuarlo:

- a) manual;
- b) semiautomático; y

c) automático.

Los detalles técnicos sobre cómo efectuar el cotejo de los pasajeros con el equipaje para las diferentes categorías de pasajeros figuran en el Apéndice 15 del Doc. 8973 de la OACI.

En el Apéndice 15 se incluyen ilustraciones para explicar la forma en que puede efectuarse el cotejo del equipaje facturado con los correspondientes pasajeros que realmente embarcan en la aeronave; dichas ilustraciones son:

- a) cotejo del equipaje de un pasajero que embarca para un vuelo directo;
- b) transferencia de pasajeros en la misma línea aérea sin trasbordo del equipaje;
- c) transferencia de pasajeros en la misma línea con trasbordo del equipaje; y
- d) transferencia de pasajeros y del equipaje entre líneas aéreas.

Cualquiera de los métodos utilizados, debe haber un sistema de verificación, seguimiento e inspección para llevar a cabo correctamente el cotejo de los pasajeros con el equipaje. Todas las fases del cotejo de los pasajeros con el equipaje deberán completarse antes de desplazar la aeronave para el despegue. Debe haber controles de seguridad y de otro tipo para asegurarse de que ningún pasajero a bordo desembarque sin ser percibido.

Las medidas para complementar el cotejo de los pasajeros con el equipaje, tales como interrogar a los pasajeros, son necesarias en condiciones normales de amenaza para ayudar a detectar los casos en que pueda haberse ocultado un artefacto en el equipaje facturado de los pasajeros.

#### **4.5.2 Inspección del equipaje facturado**

Un procedimiento para impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave explosivos, armas u otros artefactos peligrosos, consiste en inspeccionar el equipaje facturado antes de cargarlo a bordo de la aeronave. Al considerar si ha de realizarse la inspección del equipaje facturado, deben estrictamente mantenerse los siguientes principios:

- a) en la inspección del equipaje facturado debe incluirse el de origen en el aeropuerto y el transbordado. En esta medida no debe incluirse ningún criterio de selectividad;
- b) debe protegerse el equipaje que haya sido sometido al proceso de inspección para que no haya ninguna interferencia subsiguiente hasta que se cargue a bordo de la aeronave. Esto puede lograrse haciendo pasar el equipaje por un sistema de manipulación de equipaje en condiciones de seguridad. Si esto no puede garantizarse, puede también ser eficaz el uso de sellos en cada pieza de equipaje;
- c) el personal de las líneas aéreas, particularmente los agentes de facturación y el

personal de manipulación del equipaje deben ser específicamente entrenados y deben continuamente ser supervisados en la aplicación del proceso de inspección. Estos deben comprender la importancia de la cooperación entre ellos mismos y el personal de inspección de seguridad para facilitar el proceso de inspección del equipaje facturado. Debe instarse a estas personas a que vigilen cualquier indicio de interferencia en el equipaje y a que observen si piezas de equipaje no sometidas a inspección han sido incorporadas al sistema; y

- d) deben proporcionarse zonas seguras de almacenamiento del equipaje inspeccionado en las que haya personal de seguridad que supervise el equipaje hasta que se transporte y se cargue a bordo de la aeronave.

Según lo determina el Anexo 17, la inspección debe realizarse mediante medios técnicos o de otra clase. Por consiguiente, cuando se aplica el asunto de inspeccionar el equipaje facturado, en este proceso pueden incluirse:

- a) una inspección a mano del equipaje;
- b) examen del equipaje por rayos X;
- c) examen del equipaje mediante detección de explosivos;
- d) cualquier combinación de lo indicado en a) y c).

El método que se decida emplear para realizar la inspección determinará en gran parte el lugar en el que ésta se realice. También repercutirán en esta decisión otros factores, tales como la disponibilidad de espacio y el diseño de las instalaciones y servicios de terminal. Otro aspecto importante que debe tenerse en cuenta al seleccionar los lugares del puesto de inspección es la necesidad de realizar un cotejo de equipaje y pasajero si en el equipaje se descubriera algo sospechoso. Debe procurarse por todos los medios disponibles evitar que haya demoras importantes de salida de la aeronave de que se trate.

La selección del lugar para el puesto de inspección del equipaje facturado estará directamente influenciada por factores locales que limiten las opciones. Zonas que pueden tenerse en cuenta son las siguientes:

- a) la entrada a la terminal de pasajeros;
- b) la entrada a la zona de facturación (mostrador de línea aérea);
- c) el puesto de facturación; y
- d) zonas detrás del puesto de facturación.

Entrada a la terminal de pasajeros. Aunque pueda darse el visto bueno a cada pieza de equipaje facturado y ésta se selle en presencia del pasajero, puede ser que fuera del edificio terminal se formen colas que no son de desear. La congestión general a la entrada incita a creer que se produce caos e indecencias, situación que no conduce a buenas relaciones con el público y que puede llevar a que se critique sin motivo a la línea aérea por la que desea viajar el pasajero. El equipaje, una vez sellado se pone de nuevo en manos del pasajero que continúa hacia el mostrador de facturación en el que los agentes deben verificar si continúan sin tocar los sellos del equipaje al aceptar cada pieza para la facturación.



Se restringe el acceso al área de facturación solamente a los presuntos pasajeros durante períodos prescritos en relación con cada vuelo. Por consiguiente, para facilitar las salidas a tiempo, es necesaria una adecuada coordinación entre el personal de las líneas aéreas y el personal del puesto de inspección de seguridad.

Puesto de facturación. La inspección se realiza como parte del proceso general de facturación. El pasajero está presente si cualquier pieza de su equipaje requiriera una inspección física. El uso de sellos no es necesario si el equipaje procesado puede seguidamente incorporarse al sistema seguro de manipulación del equipaje.

Zonas detrás del puesto de facturación. Esta es la opción preferida desde la perspectiva de facilitación de los pasajeros. Puede seleccionarse como puesto de inspección del equipaje facturado uno de los tres lugares siguientes: inmediatamente después de la facturación, en el entorno del propio sistema de manipulación del equipaje, o en la zona de preparación del equipaje para la carga.

#### **4.6 CARGA, CORREO, MENSAJERIAS Y SUMINISTROS DEL EXPLOTADOR**

##### **Generalidades**

Es necesario reducir los riesgos de las aeronaves en los vuelos internacionales que transportan pasajeros manteniendo uniformemente un nivel básico de seguridad, conservando al mismo tiempo el concepto de aumentar la seguridad cuando haya una amenaza concreta. En consecuencia, la autoridad de seguridad de aeropuerto correspondiente debe asegurar la aplicación de los controles de seguridad a toda la carga. Estos controles de seguridad serán una combinación de procedimientos de inspección y administrativos. Deberá ponerse cuidado en establecer la responsabilidad por la seguridad de todos los envíos de carga. Deben hacerse expresamente responsable a las líneas aéreas, los principales agentes expedidores de carga, las administraciones de correo y las compañías de servicios de mensajería. A estas entidades deberán exigírseles cumplir con las siguientes condiciones:

- a) definir un programa de procedimientos concretos para las operaciones que armonizan con las directrices del equipo de procesamiento de seguridad con lo que disminuyen los gastos de capital para tales recursos.
- b) prescribir un sistema de inspección periódica de los procedimientos para las operaciones por parte de la autoridad de seguridad del aeropuerto.
- c) mantener locales e instalaciones de transporte seguros; y
- d) establecer un programa de instrucción en seguridad para el personal, aprobado por la autoridad de seguridad Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, que debe incluir instrucción de actualización en períodos precisos.

Las compañías de servicios de mensajería deben tener instalaciones para inspeccionar los paquetes y aplicar medidas equivalentes a las señaladas para las administraciones de correos.

El equipaje no acompañado y los envíos que hayan sido expuestos a la posibilidad de interferencias deben ser inspeccionados antes de transportarlos en aeronaves.

Para asegurar una respuesta adecuada a situaciones de amenaza, las autoridades locales del aeropuerto deben cooperar estrechamente con las autoridades de correos designadas y con el Supervisor y Coordinador del Aeropuerto o el Coordinador de la Seguridad del Correo. Cuando se averiguan situaciones concretas o creíbles de amenazas en las que está relacionado el correo, puede ser necesario tener en cuenta un registro mejor del correo o enviarlo por medios distintos a las líneas aéreas de pasajeros.

Deben adoptarse procedimientos que impidan cargar a bordo de las aeronaves correo aéreo y encomiendas por vía aérea que no se hayan recibido a través de los conductos normales de correo.

El contenido de los bultos despachados por servicio de encomiendas exprés o prioritario debe enumerarse en la carta de porte aéreo, y determinarse la identidad de la persona que presenta el bulto para enviarlo, de conformidad con el programa de seguridad del explotador.

#### **4.6.1 Carga**

Cada una de las autoridades competentes, en los aeropuertos, deben determinar cuáles son los materiales que hayan de ser enviados por vía aérea y ser designados como carga aérea diferenciándolos de otra clase de mercancías que se transporten (es decir, correo, suministros, equipaje, etc.) y esto con el fin de que se apliquen medidas apropiadas. Una posible definición sería:

#### **4.6.2 Agente expedidor de carga**

Cada una de las autoridades competentes debe asegurarse de que en su aeropuerto internacional se incluye una referencia a estos "expedidores reconocidos" y que se designan como tales en virtud de los poderes del programa nacional. Cada una de las autoridades competentes debe asegurarse al designar a los expedidores reconocidos que son capaces de cumplir con las medidas preventivas de seguridad que sean necesarias y debe establecer procedimientos para la inspección regular del cumplimiento de los controles de seguridad por parte del expedidor reconocido.

Si no se puede verificar la identidad del expedidor, o es una tercera persona quien entrega el envío, o si la actitud del expedidor despierta sospechas, el contenido del bulto debe determinarse con precisión mediante una inspección manual o por rayos X.

Después de la aceptación, el explotador debería utilizar algún medio para marcar los artículos aceptados y despachados según los procedimientos establecidos.

La inspección y el control del equipaje no acompañado, la carga, el correo y los suministros deben basarse en la evaluación oficial de la amenaza y debe utilizarse un enfoque sistemático. Algunos artículos pueden abrirse e inspeccionarse visualmente, y otros pueden someterse a la aplicación de medios técnicos o de otra clase cuyo objetivo es detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Además de los controles de seguridad previstos para carga de otro tipo, deben someterse a inspección de seguridad los envíos de paquetes para transportar en vuelos de pasajeros, sea como equipaje no acompañado o utilizando servicios comerciales de mensajería. Las compañías de servicios de mensajería pueden estar en condiciones de inspeccionar los paquetes. En tales casos, a menos que esta inspección y la seguridad del transporte ulterior de los envíos al punto de entrega estén sujetas al control del programa de seguridad de la autoridad de seguridad competente, serán necesarias medidas de seguridad complementarias, inclusive la inspección, antes de cargarlos en una aeronave de pasajeros.

#### **4.6.3 Almacenamiento**

Los explotadores y quienes hayan sido designados como expedidores reconocidos deben adoptar medidas de seguridad para proteger la carga, los paquetes de mensajerías expresos, las encomiendas y el correo después de que los hayan recibido.

Los sistemas CCTV constituyen una ayuda útil para la vigilancia de áreas en las que se almacenan o manipulan el equipaje, la carga, el correo y los suministros antes de embarcarlos.

Los edificios de carga forman parte de la barrera entre la parte aeronáutica y la parte pública. Es necesario que esas áreas de los edificios de carga en las cuales pueda almacenarse equipaje, carga y correo durante la noche, o durante períodos prolongados antes del embarque, sean seguras y estén protegidas contra entradas no autorizadas.

Las directrices que han de seguir los que proyectan los edificios para la carga deben ser complementadas por lo siguiente:

- a) en las instalaciones, servicios terminales de carga y correo debe ser posible la aplicación armoniosa a toda la carga y el correo de las medidas incluidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
- b) solamente debe autorizarse que entren y se muevan en cada una de las zonas de seguridad restringidas las personas o los vehículos de servicio que realicen el trabajo o que sean responsables de su supervisión;

- c) si fuere necesario proporcionar medios para desviarse de la terminal a fin de transportar cartas unitarias o artículos grandes entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto, con lo que dejaría de controlarse la carga y el correo, deben aplicarse procedimientos especiales para las verificaciones de seguridad respecto a tales mercancías (estas desviaciones solamente deben permitirse en casos excepcionales); y
- d) los contenedores de carga de la aeronave y los contenedores en las bodegas deben, en la medida de lo posible, almacenarse en la zona de seguridad restringida para la carga que se haya establecido en la parte aeronáutica.

Todas las puertas de recepción y expedición de carga deben poder cerrarse y asegurarse cuando no se usen. En edificios donde las puertas deban mantenerse abiertas para ventilación, deben instalarse puertas de malla de metal que puedan cerrarse para impedir eficazmente la entrada no autorizada de vehículos o de personal.

Es conveniente que tales puertas estén equipadas con dispositivos de alarma que den indicaciones visuales y acústicas perceptibles en un lugar distante cada vez que una puerta se mueva, se deje abierta o no quede bien cerrada.

En los edificios de carga no debe permitirse la entrada o salida de peatones por las puertas destinadas a los vehículos. Esto puede hacerse mediante una separación física entre las áreas de recepción y de almacenamiento y agrupamiento en la carga.

Las puertas para el personal que los empleados utilizan como entrada y salida principal de las terminales de carga deben estar emplazadas de modo que puedan controlarse y asegurarse cuando sea necesario.

Todo el personal que trabaje en terminales de carga o que necesite acceso a la parte aeronáutica debe estar provisto de tarjetas de identificación y ser sometido a inspección por parte del personal de seguridad.

En los puntos de recepción de la carga deben instalarse carteles para indicar que los expedidores tienen que declarar las armas y otros artefactos peligrosos que formen parte de sus envíos. No debe aceptarse armas cargadas ni artefactos peligrosos para transportar.

Cuando un explotador reciba correo, deben examinarse los sellos de los contenedores de correo para ver si ha habido intromisión y también los contenedores para ver si hay daños en la parte exterior. Cuando los sellos no estén intactos o se perciba un daño, debe considerarse la posibilidad de que ha habido intromisión en el correo y de que se hayan introducido dispositivos extraños en el contenedor y deben adoptarse medidas apropiadas para impedir cualquier daño que pudiera producirse.

#### **4.6.4 Transporte y embarque**

También deben tomarse precauciones para proteger el equipaje, la carga, el correo y los suministros durante su transporte entre los edificios terminales, las aeronaves y los aeropuertos. Es necesario que se empleen para el transporte vehículos y remolques cerrados y bajo llave, cuando los vehículos cargados o parcialmente cargados estén detenidos, deben estar protegidos contra una posible intromisión.

#### **4.7 PROTECCION DE LAS AERONAVES**

##### **4.7.1 Notificación e inspección de aeronaves en caso de amenaza**

Para hacer frente a situaciones en que el Estado posee información confidencial y secreta o de otro tipo indicando la sospecha fundada de que determinada aeronave, o cierto número de aeronaves, es o son objeto de un acto de interferencia ilícita, se necesitan procedimientos para:

- a) notificar al explotador interesado; y
- b) exigir inspecciones especiales adicionales para la aeronave, a fin de ver si lleva armas, explosivos u otros artefactos peligrosos ocultos.

La notificación al explotador debe efectuarse siguiendo procedimientos de comunicación bien establecidos, seguros y lo suficientemente rápidos como para asegurarse de que el explotador y otras entidades que deban responder a la exigencia de inspección adicional la recibirán a tiempo. Si no se trata del organismo que inició el procedimiento, en las notificaciones deberá incluirse a la autoridad de seguridad aeroportuaria (CESA).

##### **4.7.2 Aviación comercial - Vigilancia y protección**

Es necesario dejar de considerar a los pasajeros como el principal problema respecto a la introducción a bordo de las aeronaves de armas y artefactos peligrosos; éstos también se introducen por la plataforma (rampa) y otras posibles vías de acceso que deben controlarse.

Debe protegerse a las aeronaves cuando exista sospecha fundada de que puedan ser atacadas mientras estén en tierra. Debe notificarse lo antes posible a la autoridad aeroportuaria (CESA) la llegada de dichas aeronaves.

La primera línea de defensa contra el acceso no autorizado a las aeronaves es la protección del límite entre la parte aeronáutica y la parte pública. La prevención del acceso no autorizado a las aeronaves dentro de este límite también depende de las medidas de seguridad tomadas en la proximidad inmediata de las aeronaves y en toda la zona.

En circunstancias normales, las aeronaves son centros de actividad considerable durante la mayor parte del tiempo que permanecen en tierra. Los equipos que trabajan en las

aeronaves deben interceptar el paso de toda persona que no tenga derecho a estar a bordo o en la proximidad inmediata. Será indispensable, especialmente en circunstancias que requieran un mayor grado de seguridad, que una persona determinada esté a cargo de la seguridad de la aeronave durante ese tiempo y que pida explicaciones a personas desconocidas que estén en las proximidades de la aeronave, o en la misma.

Cuando las aeronaves están estacionadas en la plataforma (rampa), ya sea entre operaciones de servicio en terminales para pasajeros o en áreas de mantenimiento, antes o después de las tareas de mantenimiento, deben tomarse precauciones para impedir la entrada no autorizada a las aeronaves; el medio más fácil de lograrlo es cerrar todas las puertas exteriores y retirar todas las escaleras y pasarelas de embarque de las aeronaves. Las escaleras que se dejan cerca de las aeronaves deberán inmovilizarse para impedir que personas no autorizadas las utilicen como medio de acceso.

Debido a la gran cantidad de otros puntos de acceso de una aeronave que deben permanecer abiertos durante su estancia en tierra (compartimiento del tren de aterrizaje, paneles de inspección y de acceso a los motores, entradas de aire a los motores, etc.), es difícil cerrar enteramente la aeronave. Tales puntos de acceso deben protegerse por medio de cubiertas, lonas impermeables, etc. Haciéndolo así, cualquier persona que intente colocar un objeto extraño dentro de una aeronave será observada más fácilmente por las personas que tengan a la vista la aeronave y por el personal de seguridad. En las aeronaves que presenten gran riesgo, es necesario utilizar precintos de papel adhesivo colocados a través de dichos paneles y puertas, de manera que las personas que llevan a cabo las inspecciones antes de la salida puedan observar si fueron abiertos sin autorización. Este método puede reducir sustancialmente el tiempo necesario para la inspección.

Debe disponerse de una lista de verificación para el registro de aeronaves con fines de seguridad (Apéndice 9 del Doc. 8973 de la OACI). Es necesario que los explotadores suministren a sus tripulaciones de vuelo instrucciones y textos de orientación similares.

Debe iluminarse con proyectores las plataformas en que las aeronaves y el equipo terrestre quedan estacionados durante la noche. También debe iluminarse durante la noche las plataformas adyacentes a los edificios de pasajeros y los hangares de mantenimiento cuando haya aeronaves estacionadas en ellos. Para que las aeronaves y el equipo terrestre estén adecuadamente protegidos durante la noche, las áreas en las que estén estacionados deben estar iluminadas. Este será normalmente el caso en la mayoría de los aeropuertos donde se realizan operaciones nocturnas.

Uno de los métodos utilizados para disuadir a las personas que tratan de tener acceso ilícito a las aeronaves, o de detectar su presencia, es el empleo de patrullas frecuentes, a intervalos irregulares, del personal de seguridad. Esto es particularmente importante durante las horas en que las operaciones del aeropuerto están en su nivel más bajo y las áreas de plataformas y hangares son menos frecuentadas.

Todos los vehículos que pueden utilizarse en cualquier momento en la parte aeronáutica deben inmovilizarse o protegerse cuando no están en servicio. Dichos vehículos deberán

inspeccionarse cuidadosamente cuando hayan estado detenidos durante cierto tiempo, para asegurarse de que no se han escondido artefactos explosivos en los mismos. Esto se aplica particularmente a los vehículos que se estacionan fuera del aeropuerto y se utilizan para llevar equipo o provisiones a una aeronave.

Si la evaluación oficial de las amenazas así lo indicara, serán necesarias medidas de protección especiales para determinadas aeronaves, las cuales deben estacionarse en un área de estacionamiento de seguridad designada para este fin, tal como el puesto de estacionamiento aislado para aeronaves.

Es necesario que la iluminación con proyectores del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves, además de estar conectada a la fuente principal de energía, cuando sea posible esté conectada a la fuente secundaria de energía eléctrica prevista para el aeropuerto o que se disponga inmediatamente de iluminación portátil para este fin.

Aeronaves en pistas y calles de rodaje. Las aeronaves pueden estar expuestas a ataques mientras están sobre las pistas o calles de rodaje; los atacantes pueden estar fuera del perímetro del aeropuerto o haber entrado y estar apostados dentro del mismo.

Para protegerse contra un incidente de esa naturaleza y con fines de seguridad en general, el personal de seguridad deberá patrullar todo el aeropuerto y sus alrededores de modo frecuente pero irregular. Estas patrullas deben permanecer en comunicación constante con el centro de operaciones de seguridad del aeropuerto a efectos de pedir ayuda y dar la alerta a otro personal de seguridad, si tal medida fuera necesaria.

Antes y durante la llegada de una aeronave que presente gran riesgo, debe inspeccionarse la zona de estacionamiento asignada y sus alrededores para comprobar que no se han introducido personas no autorizadas ni vehículos, embalajes, maletas, paquetes o aparatos que no formen parte del equipo terrestre. Cualquier observación pertinente al respecto deberá notificarse inmediatamente al oficial de seguridad del aeropuerto correspondiente.

Las patrullas deben estar provistas de equipo móvil de iluminación para poder investigar cuidadosamente los puntos y áreas vulnerables donde los posibles atacantes puedan estar escondidos durante los períodos de oscuridad. Los vehículos utilizados para el patrullaje motorizado deberían estar provistos de lámparas portátiles.

La responsabilidad básica por la seguridad de las aeronaves corresponde a los explotadores, cuyos planes deben tener en cuenta el programa de seguridad de aeropuerto para que pueda haber coordinación de actividades y de intervención.

Se requerirán procedimientos respecto a la coordinación entre la torre de control del aeropuerto, y la oficina de los servicios de seguridad del aeropuerto que corresponda. Las radiocomunicaciones discretas entre estas tres dependencias facilitarán la coordinación requerida.

Entre los procedimientos deberían incluirse también instrucciones al personal de la torre de

control del aeropuerto relativas a la expedición de autorizaciones para el rodaje e instrucciones conexas a las aeronaves de la aviación general que lleguen y, cuando sea conveniente, para mantener a dichas aeronaves bien separadas de las aeronaves de pasajeros de los servicios internacionales y zonas de la plataforma para servicios internacionales.

Si los pasajeros y miembros de la tripulación que embarcan en aeronaves que se consideran "de riesgo" tuvieran que abandonar el recinto del edificio de pasajeros para el embarque, deben estar escoltados por personal de los servicios de seguridad del aeropuerto. El objetivo es impedir que se infiltren posibles secuestradores o, en casos más extremos, para protegerse contra ataques que puedan provenir de las áreas circundantes. Esto deberá aplicarse siempre que los pasajeros vayan a pie o en vehículos.

Debe ponerse especial cuidado en cerciorarse de que solamente se permita tener acceso a una aeronave a los miembros de la tripulación y a las personas que sean verdaderamente pasajeros. Esta medida deberá aplicarse a todos los vuelos y no sólo a aquellos que estén bajo amenaza.

Todos los puntos de acceso abiertos deben inspeccionarse después de que una aeronave haya permanecido sin vigilancia durante un cierto tiempo, con independencia de que vaya a efectuar un servicio o no.

Los encargados de seguridad establecerán procedimientos para inspección de las aeronaves. Debe notificarse al explotador particularmente cuando existan sospechas fundadas de que la aeronave pueda ser objeto de actos de interferencia ilícita. Dada la posibilidad de que puedan camuflarse, como equipo de aeronave o piezas de repuesto, explosivos, armas u otros artefactos de sabotaje, es esencial que en el equipo de registro haya personal calificado de ingeniería o de mantenimiento del explotador. El registro no debe limitarse a situaciones de amenaza grave sino que también deben preverse procedimientos de registro de aeronaves durante las operaciones ordinarias.

#### **4.7.3 Aviación general**

En algunos aeropuertos se deberán designar zonas de estacionamiento para las aeronaves de la aviación general separadas de las utilizadas por las aeronaves de transporte aéreo comercial, como medida de protección contra la posible utilización de esas aeronaves por un delincuente como medio para engañar a los controles de seguridad de un aeropuerto. Por consiguiente, debe instalarse un sistema de control específicamente destinado a la aviación general.

Las rutas de rodaje a esas zonas de estacionamiento de la aviación general deben estar claramente identificadas y, donde sea posible, deben seleccionarse de forma que eviten las calles de rodaje y las plataformas utilizadas por las aeronaves de transporte aéreo comercial.



La torre de control del aeropuerto debería informar tan pronto como sea posible a los servicios de seguridad del aeropuerto sobre la llegada inminente de aeronaves de la aviación general durante períodos de gran amenaza y en cualquier otra oportunidad en que una aeronave de la aviación general, deliberadamente o por inadvertencia, no siga las autorizaciones de rodaje y se aproxime a las zonas vulnerables de estacionamiento de aeronaves.

#### **4.7.4 Registro de aeronaves**

Para los vuelos de origen sospechoso, el control de aeronaves debe incluir una inspección de seguridad antes del embarque de los pasajeros, la carga y el equipaje. A fin de prevenir el acceso no autorizado, no deberá dejarse sin vigilancia las aeronaves "en servicio". Las aeronaves que no estén "en servicio" deben tener todas las puertas de acceso cerradas, no tener escaleras ni pasarelas telescópicas de embarque y deben estar estacionadas en zonas controladas y bien iluminadas. Las personas que presten servicios a las aeronaves deben poder identificarse como personal autorizado y ser sometidas a los procedimientos de control de acceso. Deberá notificarse a las autoridades de seguridad la presencia de cualquier persona que no se identifique de dicha manera. Si se hubieran dejado desatendidas las aeronaves y alguien hubiera podido tener acceso no autorizado a las mismas, será necesario tomar precauciones respecto a tales aeronaves antes del vuelo. A fin de fomentar la eficacia de los registros de seguridad, los explotadores deben dar a los equipos de trabajo la instrucción y orientación pertinentes en la materia.

Como regla general, entre las precauciones previas al vuelo deberán incluirse las siguientes:

- a) inspección del exterior de la aeronave prestándose particular atención al alojamiento de las ruedas y componentes técnicos;
- b) inspección completa del interior de la aeronave incluidos la cabina de pasajeros, los asientos, los portaequipajes, los lavabos, cocina y otras zonas técnicas tales como el puesto de pilotaje;
- c) vigilancia de las operaciones de mantenimiento y servicios a la aeronave;
- d) medidas para impedir el acceso no autorizado a la aeronave;
- e) inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano;
- f) supervisión del embarque del equipaje, la carga, el correo y los suministros;
- g) protección de los manuales de vuelo y del equipaje de la tripulación;

- h) confirmación de la presencia y del número de los asientos de los pasajeros que estén autorizados a viajar armados y de las personas bajo custodia y sus escoltas;
- i) examen de los procedimientos relativos a las comunicaciones, señales de seguridad de toda información confidencial, secreta o de amenazas relacionada con el vuelo; y
- j) verificación, por parte del piloto al mando, de los procedimientos de control e intervención de guardias de seguridad durante el vuelo.

Cuando se encuentre un paquete o un bulto sospechoso en las inmediaciones de una aeronave que corra riesgo de ser dañada por una posible explosión, habrá que alejar la aeronave del paquete o el paquete de la aeronave. La elección de uno u otro medio incumbe al oficial de seguridad, previa consulta con el experto en desmantelamiento de bombas y la línea aérea a la que pertenece la aeronave.

No deberá tocarse ningún objeto ni sustancia a bordo de una aeronave que parezcan sospechosos sino que el caso debe notificarse inmediatamente al oficial de seguridad de aeropuerto para que el personal de desmantelamiento de bombas pueda ocuparse sin demora del objeto. Según el asesoramiento del oficial de desmantelamiento de bombas, debería considerarse alejar la aeronave a un lugar apartado a fin de minimizar el riesgo para el público, otras aeronaves y las instalaciones de terminal.

Al mismo tiempo, los equipos de inspección y de registro de la aeronave deben proceder inmediatamente a desalojarla y a mantener alejadas a todas las personas, por lo menos a una distancia de 100 metros. El personal de los servicios de extinción de incendios debe mantenerse a una distancia prudente pero dispuesto a intervenir en caso de explosión o incendio hasta que el personal de desmantelamiento de bombas haya declarado que el objeto o sustancia sospechoso, no constituye ningún peligro.

Después de declararse que el objeto o sustancia sospechoso, no constituye peligro, deben completarse los procedimientos de inspección para cerciorarse de que en la aeronave no hay otros artefactos o sustancias de sabotaje.

Si hubiera una explosión, deben prestarse inmediatamente los primeros auxilios a los heridos y después deben aplicarse los procedimientos establecidos para controlar los daños materiales. Una vez que estén bajo control los efectos de la explosión, el registro debe continuar para asegurarse de que no hay otros artefactos o sustancias de sabotaje.

#### **4.8 TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO**

Se prohíbe transportar en aeronaves civiles de transporte público, armas, municiones de guerra, explosivos y materiales inflamables, a menos que el operador de la aeronave tenga permiso otorgado por las autoridades competentes en la forma determinada por los reglamentos respectivos. Según los Artículos 50 y 51 de la Ley No.505 de Aeronáutica

## Civil

La Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas es el organismo calificado que otorga el permiso para el transporte de armas en aeronaves.

Es indispensable asegurarse de que para la tenencia de armas a bordo de las aeronaves por los oficiales de la autoridad de policía u otras personas autorizadas, en cumplimiento de su deber, se exija autorización especial de conformidad con las leyes de la República Dominicana.

La tenencia de armas en otros casos distintos a los indicados solo debe permitirse cuando una persona autorizada y debidamente calificada haya determinado que no están cargadas, y solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el vuelo.

En lo que respecta a la tenencia autorizada de armas de fuego en la cabina de pasajeros, deberían tenerse presentes las orientaciones siguientes:

- a) los supervisores y coordinadores de seguridad deben designar un oficial responsable de examinar y aprobar las solicitudes para la tenencia autorizada de armas de fuego en la cabina de las aeronaves de pasajeros;
- b) las solicitudes de autorización para tener armas de fuego a bordo de las aeronaves deben presentarse y que la autoridad encargada de aprobarla tenga tiempo suficiente para examinar la petición. Las solicitudes deben formularse por escrito, estar firmadas por un oficial de rango superior del organismo solicitante y contener información detallada respecto al itinerario de las personas afectadas así como la justificación de la necesidad de tener acceso al arma de fuego durante el vuelo;
- c) antes de aprobar la autorización para tener armas a bordo de aeronaves de pasajeros, la autoridad de seguridad del aeropuerto que otorga la autorización debe asegurarse de que el oficial armado está legalmente autorizado a tener el arma y que ha sido entrenado para usar armas de fuego. En los procedimientos de autorización deberá incluirse también el requisito de obtener la aprobación del explotador;
- d) a las personas a quienes se otorgue la autorización debe proporcionárseles documentos para presentarlos al explotador de la aeronave y a los oficiales responsables de la seguridad de vuelo;
- e) los explotadores de aeronaves deben aplicar procedimientos dirigidos a asegurarse de que, antes de embarcar, el personal armado recibió información completa respecto a todas las normas y reglamentos relativos a la tenencia de armas de fuego. Muchos explotadores cumplen con este deber fundamental exigiendo a la persona armada que lea y firme un documento que contiene todas las instrucciones pertinentes. Esta información debe darse en el momento en que la persona armada llega para hacer su presentación para el vuelo y antes de iniciar el procedimiento de inspección de los pasajeros;

- f) todo el personal del aeropuerto y del explotador responsable de la seguridad durante el procedimiento de inspección y embarque del vuelo y la autoridad de la policía u otras autoridades afectadas del aeropuerto deberán conocer la identidad del oficial armado;
- g) el piloto al mando y todos los miembros de la tripulación deben estar advertidos respecto a la ubicación del asiento de cada persona armada a bordo de la aeronave. Si en un vuelo hubiese más de una persona armada a bordo, cada una de ellas debe estar notificada de la ubicación del asiento de las otras;
- h) en caso de que oficiales armados transborden de una aeronave a otra, incumbe al explotador o a la tripulación de origen notificar al explotador o a la tripulación siguiente respecto de la presencia de personas armadas.
- i) si el itinerario de vuelo de una persona autorizada a viajar armada le exigiera viajar en aeronaves explotadas por Estados que no son el propio, las autoridades de seguridad del aeropuerto correspondiente deben iniciar anticipadamente la coordinación a fin de asegurar el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos vigentes a explotadores interesados;
- j) los explotadores de aeronaves deben abstenerse de servir bebidas alcohólicas a los pasajeros autorizados a viajar armados; y
- k) los explotadores deben notificar a todo el personal armado autorizado que no debe intervenir en ningún incidente que ocurra durante el vuelo (por ejemplo, debido a pasajeros díscolos), a menos que el piloto al mando lo solicite;

### TENENCIA AUTORIZADA DE ARMAS DE FUEGO

#### AVISO A LAS PERSONAS ARMADAS

**Marque uno:**

- Oficial armado, encargado del orden público.
- Persona armada que viaja sola.
- Escolta de protección.

**Nombre del pasajero:** \_\_\_\_\_

**Numero de vuelo:** \_\_\_\_\_

**Asiento No:** \_\_\_\_\_

**Desde:** \_\_\_\_\_

**Transito:** \_\_\_\_\_

**Hasta:** \_\_\_\_\_

**Autorizado por:** \_\_\_\_\_

**AL PASAJERO AUTORIZADO.-**

*Tenga a bien leer los procedimientos que siguen; los mismos indican lo que se espera de usted mientras esté en nuestras zonas de embarque y en vuelo.*

- 1.- Si está autorizado a llevar un arma oculta, manténgala oculta en todo momento.
- 2.- Se informará al capitán de la aeronave que usted está armado.
- 3.- Los pilotos y los auxiliares de a bordo han recibido instrucciones sobre como hacer frente a los desordenes de los pasajeros sin ayuda de otros pasajeros y no esperan su ayuda.

La descarga de un arma de fuego a bordo de una aeronave puede producir una situación mucho más peligrosa que el desorden original, y esto incluye el secuestro de aeronaves. Si los pilotos resultan accidentalmente incapacitados, el vuelo podría terminar en una catástrofe. Para conocimiento general, debemos saber que, detrás de las paredes, debajo del piso y por encima del cielo raso hay muchas líneas de combustible, cable de control, hilos eléctricos y sistemas hidráulicos, siendo todos ellos esenciales para la seguridad del vuelo y los mismos pueden ser dañados o destruidos por una bala perdida o de rebote.

4.- No se les servirá bebidas alcohólicas a las personas que tengan acceso a un arma durante el vuelo.

5.- Si usted es un guardia que acompaña a una persona presa, además de lo indicado en los puntos 1 a 4, se aplicaran los siguientes procedimientos:

- a) debe llevar instrumentos adecuados para sujetarla. Estos pueden ser utilizados en vuelo, si se considera necesario para el control adecuado de la persona presa o para seguridad de los otros;
- b) normalmente, usted embarcará primero, y se le asignará los asientos para pasajeros que estén más al fondo de la cabina. Usted deberá sentarse entre la persona presa y el pasillo;
- c) usted debe acompañar a la persona presa si fuese necesario ir al lavabo;
- d) al llegar a su destino, usted debe permanecer sentado hasta que los otros pasajeros hayan desembarcado de la aeronave;
- e) no se le servirán ni usted ni a la persona presa bebidas alcohólicas, cuyo consumo

les estará vedado.

**AL FIRMAR ABAJO Y PRESENTANDO LOS CORRESPONDIENTES DOCUMENTOS, USTED SE IDENTIFICA COMO PERSONA AUTORIZADA A TENER DICHAS ARMAS Y EN VIAJE OFICIAL PARA EL ORGANISMO MENCIONADO ANTES.**

Firma del pasajero: \_\_\_\_\_

**VERIFICACION DE LA IDENTIFICACION**

*Examine la identificación de la persona mencionada arriba.*

Supervisor y Coordinador de los Servicios de Seguridad o su representante:

Fecha: \_\_\_\_\_

**AGENTE DE LA LINEA AEREA.**

*Después de completado y firmado este formulario, anexe el original a la tarjeta de embarque, coloque la primera copia en el legajo de vuelo y entréguele la segunda copia al pasajero.*

**AUXILIAR DE A BORDO.**

Recójalo con tarjeta de embarque, informe al capitán y discretamente asegúrese de que todos los pasajeros armados saben que otros también lo están y conocen la ubicación de sus asientos.

Nombre del pasajero: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

Núm. de vuelo: \_\_\_\_\_

Representante del transportista: \_\_\_\_\_

**ORIGINAL PARA LA AUTORIDAD COMPETENTE EN EL PUNTO DE EMBARQUE, PRIMERA COPIA PARA EL LEGAJOS DE VUELO Y SEGUNDA COPIA PARA EL PASAJERO.**

Nota: Toda la información contenida en este formulario deberá ser remitida a la oficina de seguridad de aeropuerto de destino o tránsito.

**4.9 EVALUACIONES E INSPECCIONES DE SEGURIDAD**

Las evaluaciones e inspecciones de las medidas de seguridad son necesarias para asegurarse de que los programas de seguridad de aeropuerto son adecuados y mantienen su eficacia se debe distinguir entre evaluaciones de seguridad e inspecciones de seguridad: a) b)

En cuanto al transporte autorizado de armas de fuego en el equipaje facturado, deben tenerse presentes las siguientes disposiciones:

- a) antes de manifestar su aceptación, el explotador de la aeronave debe asegurarse de que el arma no está cargada;
- b) el arma debe transportarse idealmente en una caja resistente para evitar posibles desafíos durante el transporte; y
- c) el arma deberá quedar depositada en un lugar inaccesible mientras la aeronave esté en vuelo y no debe ser transportada en el puesto de pilotaje ni conservarla un miembro de la tripulación. Para estos casos, generalmente se utiliza una caja con cerradura inviolable en el compartimiento para el equipaje.

En el Programa Nacional de Seguridad aparece un formulario, el cual debe exigirse que las personas autorizadas a transportar armas de fuego, lean y firmen.

El Supervisor y Coordinador de Seguridad debe decidir si permitirá, cuándo y en qué circunstancias, que porten armas mientras estén en su aeropuerto los agentes de seguridad a bordo que estén armados. Se darán estas circunstancias si es necesario proteger vuelos para los que el Estado de matrícula ha solicitado medidas especiales de seguridad y también vuelos en los que viajen dignatarios de un Estado. La aprobación puede concederse a condición de que el Estado de matrícula notifique con antelación la llegada de los agentes de seguridad armados y de que se observen a la llegada todas las leyes, reglamentos y controles aplicables en la República Dominicana.

- a) una evaluación de seguridad es un estudio de las operaciones del aeropuerto y de las líneas aéreas para determinar si son vulnerables a los actos de interferencia ilícita, sean secuestro de aeronave, sabotaje o ataque terrorista, y para recomendar medidas de protección adecuadas a la amenaza; y
- b) una inspección de seguridad es un examen de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes en un aeropuerto a fin de determinar si el programa mantiene su eficacia.

Al iniciarse cada evaluación, es necesario que las personas que la llevan a cabo se reúnan con los Supervisores y Coordinadores de Seguridad de cada aeropuerto internacional que se evalúa. La finalidad de estas reuniones es recibir información e indicar la forma de llevar a cabo la evaluación y el alcance de la misma y determinar cualquier aspecto problemático que el equipo que lleva a cabo la investigación deba enfocar. Deberá subrayarse siempre el aspecto de la confidencialidad de las conclusiones.

Es importante que las personas que llevan a cabo la evaluación tengan:

- a) un conocimiento práctico de los métodos y procedimientos internacionales aceptados relativos a la seguridad de la aviación;
- b) una cabal comprensión del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación, para determinar su eficacia, los temas que comprende y cómo se aplica en el aeropuerto;
- c) una evaluación fundada de la amenaza corriente y del factor de riesgo, tanto nacionales como propios del aeropuerto; y
- c) conocimientos prácticos de las tecnologías y técnicas de seguridad.

Cuando la evaluación sea de carácter nacional, será necesario considerar si existe una legislación que promulgue los términos y disposiciones de los Convenios sobre Seguridad de la Aviación de la OACI (de La Haya, Tokio, Montreal y el Protocolo Suplementario del Convenio de Montreal) y el alcance de la legislación local que rige el control de la aviación dentro del país, particularmente los reglamentos para hacer cumplir las normas de seguridad de la aviación. En una evaluación de aeropuerto, deben considerarse la legislación y los reglamentos aplicables al mismo y la eficacia de estos elementos jurídicos para la práctica de la seguridad en el aeropuerto.

Deben utilizarse planos y croquis, e incluirlos como apéndices en el informe de evaluación a fin de describir detalladamente las funciones y la distribución de determinadas áreas de cada aeropuerto y la forma en que se aplican las medidas de seguridad establecidas.

Las evaluaciones deberán concluir con la producción de un informe técnico general escrito y confidencial, señalando en detalle las conclusiones y recomendaciones de la evaluación. Según lo establecido en el Apéndice 3 del Doc. 8973 de la OACI.

La profundidad y el alcance de la evaluación deben comprender todos los elementos que afectan la seguridad de la aviación en el aeropuerto correspondiente y debe abarcar desde la política nacional sobre la seguridad aeroportuaria y su aplicación hasta incluir las medidas prácticas aplicadas en cada aeropuerto internacional. Deberán examinarse los siguientes aspectos:

- a) determinar la profundidad y alcance de los criterios nacionales relativos a la instrucción en materia de seguridad de la aviación vigente en el aeropuerto;
- b) examinar los Programas de Seguridad de la Aviación de Aeropuerto para determinar su profundidad, alcance y relación con la política nacional para su aplicación y eficacia;
- c) determinar los procedimientos en vigor respecto a la existencia, composición, frecuencia de reuniones y atribuciones del Comité de Seguridad del Aeropuerto;



- d) examinar los procedimientos de tramitación de los pasajeros que se aplican en el aeropuerto para determinar los aspectos que se prestan a abusos y aprovecharse de ellos;
- e) evaluar las medidas de seguridad aplicadas al equipaje de bodega;
- f) determinar la eficacia de la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano antes del embarque, y la integridad de la seguridad de las áreas estériles;
- g) inspeccionar tanto las barreras externas como las internas entre la parte pública y la parte aeronáutica;
- h) evaluar los procedimientos en vigor para controlar el acceso a las áreas de la parte aeronáutica, inclusive la organización y administración de los sistemas de permisos;
- i) inspeccionar las medidas en vigor, tanto físicas como de procedimientos, para proteger las instalaciones y los servicios vitales tales como ayudas para la navegación, control de tránsito aéreo (en particular las instalaciones de comunicaciones de tierra a aire), de generación y distribución de energía eléctrica, los sistemas de aprovisionamiento de combustible y la red de distribución de agua;
- j) examinar las medidas de seguridad establecidas, tanto físicas como de procedimiento, para proteger las operaciones de carga aérea;
- k) examinar las medidas de seguridad establecidas en los centros de servicios de aprovisionamiento a bordo a fin de proteger la integridad de las provisiones para las aeronaves;
- l) estudiar los procedimientos de emergencia establecidos del aeropuerto, cuando estén disponibles, para determinar su alcance, la autoridad, las líneas de mando, la distribución, los deberes específicos, los canales de comunicación y las responsabilidades. Debe de haber procedimientos de emergencia de aeropuerto para hacer frente, como mismo, al secuestro de aeronaves, la destrucción de aeronaves, el sabotaje a las instalaciones y servicios de aeropuerto, los actos de terrorismo en los aeropuertos, las amenazas de bomba contra las aeronaves y contra las instalaciones y servicios de aeropuerto. Evaluar el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) del aeropuerto, en cuanto a emplazamiento, seguridad, acceso, instalaciones, apoyo logística y disposición, incluyendo el puesto de estacionamiento aislado para aeronaves;
- m) evaluar la eficacia y los mandos de los sistemas de CCTV y de alarma;
- n) determinar la eficacia de la iluminación de seguridad de las áreas críticas;
- o) examinar el despliegue y el funcionamiento de la dependencia responsable del

desempeño de las funciones de seguridad de la aviación en el aeropuerto, inclusive autorización para su existencia, fuerza, responsabilidades, poderes, despliegue, supervisión, equipo (comunicaciones, personal y vehículos), instrucción, descripción de puestos, enunciado de las obligaciones específicas, nómina, apariencia, espíritu de trabajo, bienestar, centro de control, notificación y capacidad de reacción;

- p) examinar las evaluaciones e inspecciones de seguridad llevadas a cabo previamente y cómo se han utilizado y aplicado sus resultados y conclusiones;
- q) determinar si se llevan a cabo periódicamente los ejercicios de seguridad para poner a prueba las medidas y los procedimientos de seguridad;
- r) examinar los procedimientos de seguridad de las líneas aéreas que se aplican en el aeropuerto y determinar si se aplican de conformidad con el programa de seguridad de la aviación del transportista y el programa nacional de seguridad de la aviación o la política nacional;
- s) evaluar los programas de instrucción establecidos para la instrucción del personal de seguridad y de otro tipo del aeropuerto, en términos de organización, instalaciones, material y personal de instrucción;
- t) evaluar los requisitos relativos a equipo y sistemas de seguridad; y
- u) estudiar la arquitectura y configuración de los edificios y la organización del trabajo a fin de que mejore el sistema de seguridad del aeropuerto.

#### **4.10 CONTROL DE ACCESO**

##### **4.10.1 Zonas de seguridad restringidas -Principios**

La seguridad de la parte aeronáutica de un aeropuerto es la preocupación principal, puesto que las aeronaves y la mayoría de las instalaciones críticas están situadas en ella. En vista de la vulnerabilidad de esta zona es necesario establecer procedimientos para impedir la entrada a la parte aeronáutica de personas o vehículos no autorizados. Estos procedimientos generalmente corresponden a dos categorías:

- a) zonas de seguridad restringidas claramente delineadas por suficientes barreras para impedir el acceso inadvertido y disuadir el acceso premeditado, y con procedimientos de control para impedir la entrada no autorizada de peatones y vehículos por puntos de acceso esenciales que hayan sido aprobados; y
- b) sistema de permisos para facilitar el acceso de las personas y vehículos autorizados a dichas zonas de seguridad restringidas, y hacer que las personas y vehículos que no ostenten los permisos en dichas áreas puedan ser identificados más fácilmente.

En la parte aeronáutica, las medidas y procedimientos que se aplican en condiciones de operación normales deberían estar en vigor durante períodos en los que se requiere mayor seguridad. En esos momentos, el efecto será mayor en cuanto a las necesidades de recursos de personal.

Deberán establecerse sanciones para toda persona que se introduzca o intente introducirse en la parte aeronáutica sin la correspondiente autorización. Dichas sanciones también deben incluir aspectos sobre la intrusión o intento de intrusión en los emplazamientos de instalaciones de comunicaciones y de ayudas para la navegación fuera del aeropuerto.

#### **4.10.2 Barreras de seguridad**

Deberán tomarse medidas para proteger las instalaciones y servicios, las aeronaves, y los pasajeros en la parte aeronáutica, es necesario que se defina claramente el límite entre la parte aeronáutica y la parte pública. Los supervisores y coordinadores de cada aeropuerto establecerán medidas para proteger las aeronaves en tierra del acceso no autorizado a las mismas. Esto puede lograrse, en primer lugar determinando las zonas del aeropuerto y en segundo lugar instalando un sistema de control de acceso.

La protección de la periferia de la parte aeronáutica se obtendrá mediante el dispositivo de seguridad establecido en los aeropuertos. Este dispositivo consistirá normalmente en la instalación de barreras de seguridad y puntos de acceso para vehículos y para peatones, puede complementarse instalando equipo de protección de intrusiones en la periferia o en recintos cerrados, y/o equipo de visualización de intrusiones (CCTV). Las barreras de seguridad deben realizar lo siguiente:

- a) delimitar la zona que haya de protegerse,
- b) crear un medio disuasivo físico y psicológico para las personas que pretendan entrar sin autorización;
- c) dificultar la intrusión para que el personal encargado y los miembros de seguridad tengan tiempo de detectar, interrogar y en caso necesario detener a los intrusos; y
- d) servir de puntos de entrada establecidos a las zonas de acceso controlado, fácilmente reconocibles para el personal y los vehículos.

La parte abierta de las barreras de seguridad deben reducirse a un mínimo y cerrarse cuando no se utilicen.

Cuando sea necesario, deben funcionar como barrera los edificios y otros obstáculos permanentes adecuados, para que se controle el acceso a través de los edificios. Si los edificios sirven de barrera de seguridad, deben inspeccionarse para comprobar que las ventanas, techos, vertederos, aberturas de ventilación, conductos, etc., estén debidamente

cerrados o protegidos con barras, rejas, telas metálicas u otros medios análogos, cuando dichas aberturas estén situadas a menos de 5,5 metros sobre el nivel de suelo o a menos de 4,25 metros de las estructuras fuera de la barrera de seguridad.

En todos los casos, las vallas y otras barreras de seguridad deben colocarse de manera que no permitan lanzar artefactos y sustancias de sabotaje a una aeronave o cerca de ella o a un punto vulnerable. Deben ser de suficiente altura y resistencia de forma que:

- a) sea difícil trepar por ellas;
- b) sea difícil doblarlas; y
- c) no se pueda pasar por debajo de ellas.

Las vallas de seguridad deben estar apartadas de obstáculos tales como postes de las líneas de transmisión de energía eléctrica, árboles, equipo y material almacenado, vehículos, etc., a una distancia de 3 metros hacia dentro de las vallas y de 3 metros hacia fuera; sin embargo, cuando esa separación no sea practicable, podrá obtenerse el control necesario elevando la altura de las barreras para proporcionar un mínimo de 2,44 metros por sobre los equipos, vehículos, etc. mencionados.

La eficacia de las vallas de seguridad para impedir la entrada depende en gran medida de la forma en que estén construidas. Por consiguiente, será necesario que solamente se instalen vallas metálicas. En general no se recomiendan las vallas de madera, pues con tales construcciones es más fácil penetrar por ellas. Sin embargo, en las inmediaciones de la Radio Ayuda para la Navegación, los requisitos operacionales prohíben el uso de metales. En tales casos estaría permitido utilizar vallas de madera o plástico. En todo caso, deben ser tan firmes como lo permitan las circunstancias, sin olvidarse de que deben ser frangibles en las zonas situadas por debajo de las trayectorias de aproximación y de despegue.

Se debe construir un tipo conveniente de vallas de seguridad de malla metálica montada sobre postes de hormigón armado o de acero. El alambre empleado no debe ser de un grueso inferior al equivalente al calibre número 10, con huecos no superiores a 5 centímetros cuadrados, y colocados en la valla de forma que el dibujo sea rómbico, para que sea difícil trepar por ellas. La altura de la valla dependerá de la topografía del terreno. En áreas libres se recomienda una altura mínima de 2,13 metros. A efectos de disuadir aun más a los posibles intrusos, este tipo de valla debe rematarse con varios hilos de alambre de espino (púas) montado sobre postes de hierro en ángulo en dirección de la posible intrusión. La altura total de la valla de seguridad con el remate de alambres de espino debería ser de 2,44 metros.

Para los aeropuertos que tienen una red de conductos de servicio, alcantarillas y túneles subterráneos que pueden cruzar los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica, y, por lo tanto, pueden servir de entrada a personas no autorizadas. Será necesario que la entrada a todos los conductos, etc., por los que sea posible el acceso a la parte aeronáutica,

se cierre mediante puertas, tapas de alcantarilla y rejas de seguridad dotadas de cerraduras. Debiendo ser inspeccionados periódicamente por patrullas de seguridad. Si esto no puede ser posible, debe protegerse por medio de dispositivos de alarma.

Los techos de los edificios también podrían ser una posible vía de acceso no autorizado a la parte aeronáutica. Deberán tomarse medidas para impedir el acceso por estas vías. Los puntos en que los bordes de los techos y de los edificios se unen con la valla son particularmente vulnerables, por lo que será necesario un cuidado especial para mantener la integridad de la barrera.

#### **4.10.3 Puntos de acceso**

En todos los aeropuertos habrá un cierto número de vehículos y de peatones que tendrán una necesidad legítima de transitar entre la parte pública y la parte aeronáutica del aeropuerto. El número de entradas debe ser el mínimo compatible con la eficiencia de las operaciones y deben diseñarse de modo que:

- a) puedan cerrarse y asegurarse completamente, si las circunstancias así lo exigieran;
- b) en consonancia con la clase de punto de acceso, deben ser de construcción adaptada al tipo y frecuencia de su utilización y a su ubicación; y
- c) las bisagras deberían diseñarse de modo que no puedan quitarse los portones levantándolos.

Las entradas de peatones hacia el interior de los edificios deben construirse con la solidez suficiente como para disuadir cualquier intento de forzarlas.

Para impedir la entrada no autorizada a la parte aeronáutica por estos puntos de acceso, es necesario que éstos estén vigilados o controlados por un sistema de control del acceso.

Si el tránsito de vehículos es intenso, hará falta un sistema de portones de operación más fácil. En tales circunstancias, los accesos podrían equiparse con barreras levadizas, movidas manual o mecánicamente. Si se instalan barreras levadizas deben preverse accesos separados para impedir el paso de peatones no autorizados por el puesto de control mientras se inspeccionan vehículos.

Deben haber portones que satisfagan los requisitos anteriores para cuando los puestos de control no estén atendidos por personal y para los períodos de gran amenaza; esto último es particularmente importante cuando la amenaza supone una protesta pública u otras situaciones de desorden público.

El empleo de guardias de seguridad exigirá que se les proporcione lugares resguardados que les proteja contra las inclemencias del tiempo. Estos puestos resguardados deberían diseñarse de modo que permitan el máximo de visibilidad del área inmediata a los portones

y el acceso fácil para que los guardias de seguridad lleven a cabo sus tareas.

Cuando los puntos de acceso se utilizan durante la noche, el área que rodea el portón debe estar iluminada. En todos esos lugares, así como a lo largo de las vallas de seguridad, debe instalarse un sistema de iluminación que facilite la vigilancia y que permita que los guardias permanezcan en zonas oscuras.

Los puntos de acceso controlados por guardias deben estar provistos también de medios de comunicación con el centro de operaciones de seguridad del aeropuerto. Para simplicidad y seguridad de las operaciones, es preferible tener un portón en el que se controle la circulación en cada dirección. Este tipo de entrada aliviará las aglomeraciones en el área del punto de acceso.

El número de puntos de acceso entre la parte pública y la parte aeronáutica, desde los caminos y áreas públicos hasta los caminos de servicio en la parte aeronáutica, deben reducirse al mínimo, estar cerrados con llave cuando no se usen y ser inspeccionados a intervalos irregulares por el personal del servicio de seguridad a fin de asegurar que no se ha abierto una brecha en ellos.

El objetivo es suministrar vallas de seguridad en todo el perímetro de operaciones del aeropuerto. Cuando esto no se haya logrado, deberá darse prioridad a poner vallas de seguridad alrededor de todo punto vulnerable y entre la parte pública y la parte aeronáutica, tratando de que todo el perímetro llegue a tener la protección completa que se requiere en el Anexo 14 al Convenio de Chicago.

Los ensayos para comprobar el funcionamiento de los controles de acceso, las barreras del perímetro y otras medidas de seguridad solo deben llevarse a cabo bajo la estrecha supervisión de personal competente y especialmente entrenado. Los ensayos de penetración (intentos de comprometer la seguridad de los puntos de acceso) nunca deberá llevarse a cabo en una forma que pueda poner en peligro la seguridad de las personas.

#### **4.10.4 Carteles**

Debe darse a conocer al público, en términos generales, el Programa de Seguridad de la Aviación Civil, particularmente en lo que se aplica a los edificios terminales de pasajeros, ya que tal conocimiento podría disuadir a posibles delincuentes. Será necesaria la colocación de carteles adecuados en los edificios terminales de pasajeros y en las oficinas de venta de boletos del explotador y agencias de viaje.

#### **4.10.5 Puntos vulnerables**

La inutilización de las instalaciones del aeropuerto perturbaría considerablemente las

operaciones de transporte aéreo. Por lo tanto, en todo momento deben considerarse como puntos vulnerables a todos los usuarios del aeropuerto.

Todas las compañías y organismos que operen en el aeropuerto deben responder de la validez y necesidad de los permisos antes de expedirlos a su personal. Esto supondrá su responsabilidad de efectuar indagaciones adecuadas previas al empleo, o de otro tipo, para asegurarse de que la persona en cuestión no será una amenaza para el programa de seguridad de aeropuerto. Los permisos no deben expedirse sin tales garantías.

Cuando deban expedirse permisos para la entrada en zonas de seguridad restringidas, deberán tomarse precauciones más estrictas para evitar que se expidan permisos a personal que no tenga necesidad, o muy rara, de entrar en esas zonas. Debe mantenerse un control estricto de todos los permisos expedidos y éstos deben ser susceptibles de modificación en función de las necesidades.

Deberá exigirse a todas las personas que trabajen en zonas de seguridad restringidas que ostenten siempre sobre pecho un permiso aprobado cuando se hallen en tales zonas.

Es inevitable que de vez en cuando se extravíen permisos y que algunas personas que dejen de trabajar en el aeropuerto no los devuelvan. Esto debe impedirse dentro de lo posible. A efectos de reducir la posibilidad del uso indebido de tales permisos o pases, es necesario que tengan un período de validez definido, que no debe exceder de dos años.

Todos los permisos deben verificarse por lo menos una vez por año. Para estos fines, no solamente deben compararse los permisos con las personas a las que fueron emitidos, a título de verificación, sino que deben examinarse cuidadosamente para evitar falsificaciones, etc., y comprobar que corresponden a los registros de la oficina expedidora.

Las autoridades responsables, incluyendo el personal de seguridad, deberían interrogar y, si se justifica, registrar a toda persona a la que se encuentre en un lugar del aeropuerto, o en una instalación aeronáutica del mismo, al que no le esté permitido el acceso. Los informes sobre tales incidentes debe comunicarse al jefe de seguridad de aeropuerto.

El jefe de seguridad del aeropuerto debe expedir un permiso de corta validez o temporal, en el que el período de validez esté claramente indicado, a cada invitado oficial, visitante, profesional o técnico no residente que necesite tener acceso a áreas de la parte aeronáutica a fin de desempeñar las tareas que tenga asignadas. El permiso temporal no necesita llevar una fotografía, pero debe estar diseñado de forma que indique qué equipo especial el titular de la tarjeta está autorizado a llevar consigo a zonas de la parte aeronáutica. La autoridad que los expida debe recuperar todos los permisos temporales, manteniendo registros adecuados para facilitar el procedimiento y sentar la base de la protección contra su uso indebido. También es importante mantener seguros los permisos temporales que no se expidan.

Durante los períodos de gran riesgo o de amenazas especiales, será necesario reforzar el

sistema de permisos existente para la identificación aeroportuaria mediante tarjetas o permisos temporales que se expidan todos los días cuando el personal autorizado llegue al aeropuerto y se retiren diariamente cuando el personal termine su turno de trabajo.

Todos los visitantes a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas deben ser acompañados. Cuando se prevea que en cualquier momento la cantidad de visitantes superara la capacidad del personal de los servicios de seguridad del aeropuerto o del personal de operaciones para controlarlos, debe considerarse la posibilidad de pedir ayuda a la policía, a los cuerpos militares o a otras autoridades.

En los permisos del personal que sirven para tener acceso a zonas de seguridad restringidas debe incluirse una fotografía del titular como parte integral del permiso. Los permisos deben estar normalizados en cada aeropuerto e indicar datos de importancia del titular; por ejemplo, nombre del empleado, patrono y lugares de acceso autorizado y otros datos pertinentes. Es necesario incluir una fotografía para impedir el uso indebido del permiso por personas no autorizadas.

No se permitirá el uso de varios tipos diferentes de permisos en el aeropuerto, ya que ello presentaría serias dificultades al personal de seguridad y para la administración del programa de identificación.

Será necesario que todos los permisos sean expedidos por una autoridad central de cada aeropuerto. Esta autoridad debe ser el jefe de seguridad del aeropuerto y según los criterios promulgados por la autoridad competente (CESA). Los uniformes no son por sí solos como identificación adecuada y suficiente.

En virtud de que no es apropiado expedir permisos a tripulaciones de explotadores extranjeros que utilizan el aeropuerto, deberá preverse la aceptación del sistema de identificación oficial de su línea aérea o de su país.

En los procedimientos deben incluirse los pasajeros que embarquen o desembarquen de las aeronaves en áreas en que se exigen permisos. Generalmente, será suficiente aceptar tarjetas de embarque de las líneas aéreas y, si fuese necesario, el documento del boleto apropiado para este fin.

La comisión de un acto ilícito en la parte aeronáutica puede verse ayudada materialmente por el uso de un vehículo, tanto para lograr acceso rápido como para abandonar el lugar con gran rapidez; por lo tanto, el control del acceso de vehículos a la parte aeronáutica es una medida preventiva.

Hay muchos vehículos que necesitan entrar frecuentemente a la parte aeronáutica. En tales casos, será necesario que el permiso de acceso permanente se conceda solamente a aquellos que ordinariamente tengan necesidad de entrar; por ejemplo, a aquellos que intervengan directamente en las operaciones de las aeronaves.

Debe preverse lo necesario para permitir la entrada de aquellos vehículos que necesitan



tener acceso a la parte aeronáutica con poca frecuencia; por ejemplo, un vehículo que transporte carga que por su volumen tenga que ser entregada directamente en la aeronave. Esta disposición deberá aplicarse a los vehículos que presten servicio a los contratistas de mantenimiento y a los lugares en obras de la parte aeronáutica.

Los pases para vehículos debe expedirlos solamente la administración de seguridad del aeropuerto.

Los pases para vehículos deberían fijarse en la parte delantera del vehículo para el cual se expiden y ostentarse permanentemente. Deben ser claramente visibles cuando el vehículo entre en zonas de seguridad restringidas y tener una forma que sea difícil de alterar o falsificar. Debe indicar la compañía explotadora o propietaria del vehículo, así como la matrícula o el número de serie del vehículo.

Los pases para vehículos solamente deben expedirse con un período de validez fijo, que no debe exceder de un año. Los pases no deben ser de ningún modo transferibles de un vehículo a otro y deben controlarse cada vez que el vehículo esté por entrar en una zona restringida o al salir de la misma. Los pases para vehículos deben someterse a un control administrativo completo por lo menos una vez al año.

El hecho de que un vehículo ostente un pase no deberá interpretarse en el sentido de que los ocupantes del mismo están autorizados a entrar sin que se verifique su identidad. En circunstancias normales debe verificarse periódicamente la identificación de los ocupantes de tales vehículos y esta verificación debe efectuarse sistemáticamente en períodos de máxima seguridad.

Cuando se requiera un mayor nivel de seguridad, deberán expedirse pases a los vehículos para que entren al aeropuerto y retirarse cuando lo abandonan.

## **4.11 MEDIDAS RELACIONADAS CON EL DISEÑO DE LOS AEROPUERTOS**

### **4.11.1 Criterios de planificación**

El objetivo de esta sección es proporcionar la integración de las características arquitectónicas y de infraestructura que lleven a un cumplimiento óptimo de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y en la reforma de las instalaciones y servicios existentes en los aeropuertos. Debe señalarse que los siguientes documentos de la OACI tratan del asunto de planificación y diseño de los aeropuertos y deben consultarse como documentos primarios para la planificación y diseño de los aeropuertos: Manual de Planificación de Aeropuertos (Doc 9184) y Manual de Diseño de Aeródromos (Doc 9157).

Para atender adecuadamente a las necesidades en materia de seguridad de la aviación en todas las nuevas instalaciones y servicios, en la renovación de las instalaciones existentes y en la renovación de los aeropuertos, se necesita que las autoridades competentes establezcan los criterios nacionales que deban aplicarse en la planificación y diseño, de forma que se mantenga la integridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil. En los criterios debe concederse a los arquitectos y a los proyectistas la suficiente flexibilidad para que se adapten a las circunstancias y operaciones de cada uno de los aeropuertos. Esto puede lograrse permitiendo que se acepten una gama de opciones para lograr el objetivo deseado y alentando a los arquitectos y proyectistas a que identifiquen los enfoques más innovadores. También existe la necesidad de tener en cuenta y de juzgar el grado de exposición o de riesgo a que pueden estar sometidos los edificios o instalaciones si aumenta el nivel de amenaza, y los pasos que pueden ser necesarios para modernizar los edificios o las instalaciones y sus operaciones de forma que se pueda hacer frente a un aumento de las amenazas.

Al establecer los criterios, es esencial reconocer que los requisitos en materia de seguridad son realistas, viables económicamente y permiten llegar a un equilibrio adecuado entre las necesidades de la seguridad de la aviación, los medios de protección, los requisitos operacionales y los medios de facilitación. Entre los criterios deben también incluirse disposiciones para asegurar que el diseño facilita la puesta en práctica de medidas de contingencia.

Los proyectistas necesitan comprender el problema de la seguridad y la forma en que los criterios satisfacen los requisitos. Aunque no se les indique a los proyectistas la base del análisis de amenazas, es necesario que tengan acceso a la información relativa a los aspectos de la seguridad, por ejemplo, la presión por área que crea una bomba o la identificación de los materiales de protección para impedir que las armas de fuego causen daños.

#### **4.11.2 Principios generales**

La seguridad influye prácticamente en todos los aspectos de las operaciones de los aeropuertos. Cuando se hayan completado los planes generales del aeropuerto (Doc.9184, Parte I), se debe presentar en una lista todos los elementos de la planificación relacionados con la seguridad a los que debe atenderse. Esto debe realizarse consultando a las autoridades competentes en materia de seguridad de la aviación, y atendiendo a los criterios nacionales.

Para introducir o modificar el programa de seguridad del aeropuerto, se necesita encomendar a un equipo de programación la responsabilidad de redactar el plan, de coordinar y supervisar los trabajos necesarios para seleccionar, adquirir e instalar el equipo y los sistemas que hayan sido definidos en el plan. Si se incluyen en el equipo de

programación miembros del comité de seguridad de aeropuerto el enfoque que se adopte para la seguridad estará mejor coordinado y será de mejor relación de costo y eficacia. Se aumentará el número de miembros del equipo de programación según sea necesario, a fin de incluir funcionarios de seguridad de la administración nacional y/o local, expertos privados, ingenieros, técnicos y miembros de empresas de consultoría que participen en la tarea de programación y de puesta en práctica.

En materia de seguridad será necesario al planificar, diseñar y mejorar la seguridad general del aeropuerto se incluyen los siguientes aspectos:

- a) impedir que se introduzcan al aeropuerto o a bordo de las aeronaves por los medios que sean, armas, explosivos o artefactos peligrosos a base de:
  - detectar su presencia posible antes de que entren en la parte aeronáutica;
  - asegurar que no está abierta a intromisiones la ruta por la que circulan para tener acceso a la aeronave los pasajeros, el equipaje, el personal, la carga, el correo y otras mercancías y vehículos;
  - asegurar la separación completa entre los pasajeros que ya han sido sometidos a medidas de control de seguridad y los que todavía no lo han sido;
  - distribuir por zonas las diversas superficies del aeropuerto a fin de poder controlar el movimiento de pasajeros y personal del aeropuerto desde la parte pública hacia las zonas restringidas y por los alrededores de las mismas;
  - controlar el acceso a la parte aeronáutica y a las zonas restringidas; y
- b) facilitar la puesta en práctica de los planes de emergencia del aeropuerto durante crisis tales como alerta de bombas, apoderamiento ilícito de aeronaves, barricadas con toma de rehenes o accidentes de aeronaves; y
- c) reducir a un mínimo el efecto de una explosión o el ataque a pasajeros, a personal del público y a instalaciones y servicios aeroportuarios mediante:
  - el diseño del edificio terminal de tal forma que se limiten las víctimas y los daños que procedan de una explosión o de un artefacto incendiario; y
  - proteger las áreas vulnerables.

#### **4.11.3 Evaluación de amenazas y riesgos para el aeropuerto**

Al aplicar los aspectos de la seguridad en el diseño del aeropuerto será necesario realizar una evaluación de las amenazas y riesgos en el aeropuerto.

Para ayudar a los planificadores y proyectistas del aeropuerto en la tarea de evaluación de amenazas y riesgos, se incluye en el Anexo 2 de este Reglamento una lista de verificación para evaluación de riesgos en los aeropuertos.

#### **4.11.4 Evaluación de los emplazamientos y configuración de las instalaciones**

En la evaluación de los emplazamientos y en la configuración de las instalaciones, se deberá presentar una guía respecto a los aspectos de la seguridad y a sus repercusiones que podrían tenerse en cuenta al diseñar o renovar el diseño de las instalaciones y servicios aeroportuarios:

- a) la ubicación del aeropuerto;
- b) el tamaño y la topografía del emplazamiento del aeropuerto; y
- c) el lugar en el que se encuentren las instalaciones de transporte y de apoyo adyacentes.

Al decidir la configuración de la parte pública del edificio terminal, deberá prestarse especial atención a la seguridad de los siguientes elementos:

- a) configuración de carreteras;
- b) modo de acceso a los puestos de control (puesto de inspección);
- c) estacionamientos de automóviles;
- d) jardinería y límites;
- e) salones a la entrada del edificio terminal;
- f) iluminación y letreros;
- g) acceso a los servicios de emergencia; y
- h) portones de emergencia adicionales.

En la confirmación de la parte aeronáutica debe prestarse atención a la instalación de características de detección y protección frente a intrusiones a lo largo del perímetro, incluyendo siguiente:

- a) vallas;
- b) puntos de acceso de vehículos;
- c) puntos de acceso de peatones;
- d) sistemas de barreras electrónicos y electromecánicos (por ejemplo sistemas automáticos de control de acceso);
- e) puestos aislados de estacionamiento de aeronaves para ser utilizados en caso de amenaza de bombas y/o, de apoderamiento ilícito de aeronaves; y
- f) una carretera a lo largo de las vallas del perímetro para fines de patrulleo.

El puesto aislado de estacionamiento de aeronaves deberá estar ubicado a la máxima distancia posible de otros puestos de estacionamiento de aeronaves, edificios o zonas

públicas y de la valla del aeropuerto. Los planificadores deben tener en cuenta que los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves sólo pueden utilizarse en caso de apoderamiento ilícito de una aeronave o de amenaza de bombas; si las calles de rodaje y las pistas pasan cerca de esta zona, será necesario cerrarlas para operaciones normales cuando esté en ella una aeronave "sospechosa". Los planificadores recopilen datos de los organismos de seguridad que hayan de responder a tales incidentes, acerca de la ubicación ideal para estos puestos.

Será necesario que los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves deban también servir de "zona de estacionamiento de seguridad", en la que pueda estacionarse una aeronave que sea objeto de amenazas de interferencia ilícita tanto tiempo cuanto sea necesario, o para el embarque o desembarque de pasajeros y también para retirar y examinar la carga, el correo y los suministros de una aeronave en condiciones de amenaza de bombas. Debe prestarse atención a asegurarse de que el puesto no está situado por encima de servicios públicos subterráneos, tales como depósitos de gasolina, de combustible de aviación, tuberías principales de agua o cables eléctricos o de comunicaciones. Tales zonas de estacionamiento deben estar situadas de forma que sea casi imposible que personas sin autorización puedan llegar a ellas o estén en disposición de lanzar un ataque contra las aeronaves.

Desde las etapas iniciales de los planes debe esbozarse un inventario preciso de las operaciones de apoyo y de actividades paralelas o ajenas a la aeronáutica, de forma que pueda adoptarse una decisión relativa al lugar en que hayan de realizarse cada una de estas actividades. Esta decisión debe basarse en los siguientes principios:

- a) debe restringirse lo más posible el número de actividades paralelas o ajenas a la aviación en la parte aeronáutica, salvo aquellas que tengan un enlace directo y permanente con las operaciones de transporte aéreo. No deben emplazarse en la parte aeronáutica ni los hoteles ni los edificios y facilidades de los expedidores de la carga;
- b) cuando las instalaciones y servicios para operaciones de apoyo y para actividades paralelas o ajenas a la aviación hayan de emplazarse en la parte aeronáutica (por ejemplo, para que puedan tener acceso a las pistas), deberán:
  - mantenerse alejadas de los edificios de pasajeros y de carga del aeropuerto y de otros puntos vulnerables;
  - de ser posible, estar aisladas dentro de la parte aeronáutica; y
- c) los puntos privados de acceso a la parte aeronáutica a través de estos edificios o instalaciones deberán:
  - reducirse al número mínimo necesario para los peatones y los

vehículos del servicio; y

- estar controlados.

La aviación general es aquella destinada a esparcimientos y a trabajos aéreos (generalmente aeronaves y helicópteros de un solo motor o bimotores), la aviación de negocios (generalmente aeronaves de dos motores, de turbo propulsión o de reacción) y, en algunos casos, una explotación comercial para pasajeros. El principio de seguridad que debe seguirse es el de segregación, cuya finalidad consiste en que los movimientos de las personas y de los vehículos entre el área de la aviación general y las zonas principales de la terminal se reduzcan estrictamente a un mínimo. Estos movimientos están principalmente relacionados con las operaciones de reabastecimiento, con los servicios meteorológicos y con la oficina de notificación para control de aeródromo.

#### **4.11.5 Minimizando los efectos de una explosión**

Deben diseñarse las zonas a las que tengan acceso los pasajeros y el público con la idea de facilitar el recorrido de las patrullas y su vigilancia, reduciéndose a un mínimo o eliminándose aquellos lugares que se prestan a esconder artefactos explosivos o incendiarios.

Los vehículos deben mantenerse alejados por lo menos 30 metros de la parte frontal del edificio terminal. Las carreteras de entrada deben estar en un piso inferior, formándose así una rampa inclinada que actuaría como deflectora de la explosión si detonara un vehículo-bomba. Se debe tomar en cuenta que ningún vehículo se estaciona, ni a corto ni a largo plazo, a menos de 30 metros del edificio terminal y que las carreteras de entrada están vigiladas suficientemente por la policía que no permitirá que haya vehículos desocupados o no autorizados que se estacionen en ellas. Se requiere una pronta intervención y retiro rápido de vehículos, especialmente cuando esté permitido el estacionamiento de vehículos por breves momentos en las aceras de entrada a la terminal de pasajeros. El área pavimentada de las carreteras de entrada debe estar dotada de bordes sólidos a intervalos o de un sistema de barreras para impedir que cualquier vehículo se remonte al pavimento o entre en la terminal.

#### **4.11.6 Minimizando los efectos de un ataque al pueblo.**

En aquellos aeropuertos por los que transitan determinados vuelos de elevado riesgo, será necesario proteger contra ataques determinadas operaciones de presentación mediante el uso de facilidades y servicios permanentemente protegidos, mediante celosías provisionales o portátiles que pudieran trasladarse a este lugar. Las celosías para vuelos de elevado riesgo, deberán ser capaces de proteger minimizando el efecto de un ataque con armas de fuego y granadas, así como con bombas escondidas en maletas. Una zona de presentación y facturación "normal" debe convertirse en una zona "protegida" a base de celosías o rejillas resistentes a balas y explosiones que puedan hacerse descender del techo inmediatamente, cuando sea necesario. La celosía debe ser opaca, ligera, duradera y fácil de guardar.

Cuando no sea práctico instalar celosías desde el suelo hasta el techo, continuará siendo un problema la posibilidad de voleo de los misiles. Las celosías que sobresalgan del suelo deberían tener una altura mínima de 2,3 metros y en el espacio que quede por encima debería protegerse con una red suspendida desde el techo hasta los límites superiores de la celosía. Con materiales modernos puede lograrse una protección adecuada mediante celosías o cortinas balísticas hechas a base de apropiados materiales ligeros.

Otra forma de proteger un determinado mostrador de presentación y facturación, en el que se atienda a un vuelo de elevado riesgo, será la de realizar todos los procedimientos de presentación y facturación para dicho vuelo lejos de las zonas a las que tiene acceso el público.

#### **4.11.7 Edificio terminal de pasajeros**

Para alcanzar los objetivos generales de los planes de seguridad, así como los de los planes generales del aeropuerto, será necesario la simplicidad que proviene de los siguientes principios:

- a) que las rutas de circulación de pasajeros y de equipaje sean sencillas
- b) que haya separación física para la circulación de pasajeros y carga, en tránsito o trasbordo, y ello preferiblemente en los vuelos nacionales y en los internacionales;
- c) que se reduzca al mínimo el número de puestos de inspección de seguridad (esto puede lograrse centralizando los puestos de inspección en un lugar en el que converjan las rutas de circulación de pasajeros y de equipaje); y
- d) que se reduzca al mínimo el número de puntos por los que los peatones puedan tener acceso a la parte aeronáutica y particularmente a las zonas de seguridad restringidas (esto puede realizarse después de un análisis riguroso de las rutas de circulación del personal de tierra y aplicando el principio básico de elaborar un plan general para el sistema de permisos).

En la parte aeronáutica de los edificios deben siempre incluirse las tres siguientes zonas de seguridad restringidas:

- a) la zona de pasajeros, situada en la parte aeronáutica después del puesto de inspección. En esta zona pueden también incluirse la zona de presentación y facturación si se hubiera decidido realizar un nuevo control del equipaje de mano que ya estuviera inspeccionado;
- b) la zona de equipajes, situada después del puesto de control del equipaje facturado; y
- c) la zona de embarque a las aeronaves.

En los miradores y/o zonas de observación debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- a) las zonas de observación o miradores del edificio terminal deberán estar cerrados o incluir barreras eficaces para impedir el acceso no autorizado o el lanzamiento de objetos peligrosos hacia aeronaves estacionadas o hacia las zonas estériles;
- b) los miradores de observación al aire libre deben estar situados más allá de los puestos de inspección de seguridad para que disminuya la posibilidad de que se introduzcan artefactos peligrosos o capaces de causar víctimas mortales; y
- c) debe ser posible cerrar los miradores de observación (por ejemplo, puertas o rejillas) para controlar el acceso a estas zonas en caso necesario.

Deberán protegerse cada una de las facilidades de almacenamiento de equipaje a las que los pasajeros y el público tengan acceso mediante un puesto de inspección de seguridad. Si cuando esto no sea posible, las instalaciones para depósito de equipajes deberán estar situadas de forma que puedan ser observadas y deben tener características de diseño que minimicen el efecto en los transeúntes de una explosión. Esto requerirá por lo menos la selección de un lugar alejado de la circulación principal de pasajeros y del público en general, así como la inclusión de características de diseño en la estructura del lugar y de los armarios, a fin de desviar la onda directa principal de una explosión.

Las zonas de la parte aeronáutica y las de seguridad restringidas deben diseñarse y construirse para impedir el paso de artículos desde las zonas no estériles. Por ejemplo, debe impedirse que haya enlaces o conexiones por tuberías, ventilación, desagües, túneles para servicios públicos u otros accesorios en los lavabos de la zona estéril y los correspondientes en los lavabos de las zonas no estériles, de forma que sea mínima la posibilidad de que se transfieran artículos de una zona hacia la otra. Al hacer los planes de la construcción de pasadizos o de galerías suspendidas para ganar acceso hacia zonas no restringidas o públicas, por encima o junto a zonas estériles, será necesario asegurarse de que no sirven para facilitar la transferencia de artículos hacia tales zonas.

La seguridad en las zonas restringidas a los pasajeros será más completa si se incorporan al diseño accesorios tales como barandillas, pilares, bancos, ceniceros, etc., que no se presten a ser un escondite de armas o artefactos peligrosos.

Cada zona del aeropuerto debe estar sometida a planes concretos de evacuación; y en las soluciones que se encuentren debe tratar de mantenerse la impenetrabilidad de las diversas zonas y la necesidad de controlar rigurosamente las rupturas ocasionales de esta impenetrabilidad por razones de seguridad.

Al evacuar la parte pública, incluso las zonas a las que el público no tiene acceso libre, la circulación debe dirigirse hacia las aceras de la parte pública. Si las limitaciones arquitectónicas exigen la evacuación en sentido opuesto, deben asegurarse las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica cuando no se estén utilizando.



Será necesario que la evacuación se haga desde la parte aeronáutica hacia la parte pública, pero deberá también asegurarse que el número de salidas de emergencia y puntos de tránsito sea el mínimo requerido por razones de seguridad. Solamente debe efectuarse la evacuación hacia la parte aeronáutica si las limitaciones arquitectónicas y/o la longitud de las rutas de evacuación lo exigieran. En todo caso, deben mantenerse seguras todas las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica.

En los planes y en el diseño de los edificios de pasajeros, debe preverse la instalación de las siguientes características de seguridad del aeropuerto:

- a) puestos de inspección del equipaje facturado;
- b) puestos de inspección de pasajeros y de su equipaje de mano;
- c) puestos de control de la tripulación;
- d) puesto de control vigilado en los puntos de acceso de peatones;
- e) puesto de control de seguridad;
- f) centro de operaciones de emergencia (COE) y puestos aislados de estacionamiento de aeronaves; y
- g) oficinas y locales de los servicios de seguridad, que pueden constar de todos o parte de los siguientes elementos:
  - oficinas del jefe de los servicios de seguridad y del segundo o segundos jefes;
  - salas de guardia y oficinas de servicio;
  - salas para conferencias;
  - salas de capacitación;
  - salas de depósito de equipo portátil de seguridad (detectores portátiles, equipo de radiocomunicaciones, equipo de protección, equipo para desmantelamiento de bombas, etc.);
  - garaje para vehículos de seguridad;
  - salones de descanso y quizás cuartos para alojamiento del personal de servicio;
- h) cuartos para control centralizado del sistema de control del equipaje facturado;

- i) espacio requerido para interrogar a los pasajeros antes de que lleguen a los mostradores de presentación y facturación; y
- j) salas de registro del equipaje facturado.

Debe determinarse el emplazamiento de cada una de las oficinas, locales, o puestos de seguridad, con objeto de reducir a un mínimo el tiempo de respuesta.

#### **4.11.8 Rutas protegidas para los pasajeros**

Las rutas protegidas para circulación de los pasajeros se deben extender desde el puesto de inspección hasta la puerta de la aeronave. Dependiendo de las circunstancias, los pasajeros pueden cruzar los siguientes puntos y zonas:

- a) puesto de control de inmigración;
- b) salas de salida entre las cuales pueden incluirse:
  - salas de espera;
  - facilidades para alimentos y bebidas;
  - mostradores de servicio de las líneas aéreas;
  - tiendas de venta libre de impuestos y otros establecimientos de venta al pormenor;
  - lavabos; y salas para dignatarios;
- c) salas de salida; y
- d) conexiones entre el edificio para pasajeros y las aeronaves.

Al hacerse los planes y al diseñarse la ruta de circulación descrita anteriormente, deberán tenerse en cuenta los siguientes elementos:

- a) todas las puertas de acceso a las diversas áreas de los salones para salida deberán ser puertas de seguridad y debe ser posible cerrarlas con llave cuando no se utilicen;
- b) cuando se prevea colocar un sistema automático de control de acceso, deberán asegurarse y controlarse las siguientes puertas y salidas:
  - puertas de entrada y de salida a la parte pública y la parte aeronáutica de los salones de salida;

- las puertas de acceso a las oficinas de las autoridades de policía y a los servicios de seguridad;
  - las puertas y salidas de acceso a los salones de salida; y
  - las puertas y salidas de acceso a las pasarelas (jetway) para embarque de los pasajeros;
- c) deben asegurarse las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica y/o hacia la parte pública;
- d) las subdivisiones de los salones de salida deberán llegar hasta el techo para impedir que se lancen por encima de ellas objetos o, si esto no fuera posible por motivos de ventilación, deberán instalarse redes protectoras; y
- e) de ningún modo los restaurantes y las zonas de descanso deberán tener terrazas que constituyan un mirador por encima de las zonas de estacionamiento de aeronaves, a no ser que estén dotadas de ventanas fijas y resistentes.

#### **4.11.9 Control de acceso**

deberá mantenerse la integridad de los límites entre la parte aeronáutica y la parte pública de los aeropuertos, se cuenta con una función crítica que disuade de entrar sin autorización, o de atacar a los aeropuertos y aeronaves. La seguridad eficaz de la parte aeronáutica depende grandemente de la aplicación integrada de barreras físicas, de sistemas de identificación y de control del acceso, de equipo de vigilancia y de detección y del cumplimiento de los procedimientos de seguridad.

Se establecerá la forma de reducir al mínimo posible, tanto dentro como fuera, el número de puestos de control de acceso a la parte aeronáutica y a otras zonas de seguridad. Puede lograrse un mejor control del acceso mediante los siguientes procedimientos:

- a) haciendo que las instalaciones y servicios de la planta baja y para mantenimiento estén en la parte pública (aunque con acceso controlado) y que donde haya conductos, tuberías, cables, otros paneles de subdivisión de la planta o para inspección (tales como los que se proporcionan en las zonas de lavabos), pasen por los límites de la zona restringida, asegurándose de que no sirven para ganar el acceso no autorizado;
- b) planificando cuidadosamente las facilidades para cocina y aprovisionamiento. Cada vez más se proyectan aeropuertos con una sola facilidad de aprovisionamiento tanto para la parte aeronáutica como para la parte pública.
- c) haciendo que las zonas de reclamación de equipajes estén fuera de la zona

restringida para que disminuya el riesgo de que los pasajeros den marcha atrás por puertas de salida. Para satisfacer los requisitos de aduanas en las zonas de reclamación de equipajes en vuelos internacionales, éstas deberán ser zonas no públicas y actuar de zona intermedia que "protejan" a la zona restringida;

- d) proporcionando facilidades adecuadas para el personal dentro de la zona restringida, de forma que disminuya el número de veces que hayan de pasar por los puestos de control en el desempeño de sus funciones;
- e) coordinando las vías de acceso a la parte pública, a la parte no pública y el control del acceso a la parte aeronáutica o a la zona restringida. Esto podrá lograrse colocando estratégicamente un puesto de control para el acceso a la plataforma, a los ascensores desde las salas de la planta hacia el techo y mediante el uso de corredores paralelos (uno en la parte pública, otro en la parte aeronáutica) para toda clase de reparto entre la parte pública y la parte aeronáutica;
- f) manteniendo un solo punto de acceso del personal convenientemente situado. Este punto, de ser posible, debería ser una facilidad especializada que no esté recargada por otras formas de edificio u otras distracciones;
- g) planificando medios de retomar el equipaje por cinta transportadora (tales como una cámara de seguridad de doble puerta), evitándose la necesidad de que el personal se mueva entre la parte pública y la parte aeronáutica o la zona restringida;
- h) manteniendo un solo punto de acceso para repartos convenientemente situados, o (en el caso de operaciones de mayor magnitud) manteniendo un solo punto para reparto en la parte pública, desde el cual se transfieran los repartos hacia la zona restringida y hacia la parte aeronáutica en vehículos especializados. Con este arreglo se facilitaría también la introducción de medidas de seguridad si se observara un aumento de las amenazas; y
- i) debe evitarse, que los baños situados en la parte pública den la espalda a los de la zona restringida, y asegurándose de que están diseñados y construidos de forma que sea difícil entrometerse en la parte aeronáutica por las paredes o techos de los baños.

Para impedir el acceso no autorizado, las puertas o portones que llevan desde la parte pública hacia la parte aeronáutica, hacia las áreas de seguridad restringidas y hacia las zonas de la parte pública a las que no tiene acceso el público y que no están vigiladas, deberán estar dotadas de candados.

Se permitirán que los edificios y otras estructuras inamovibles sean utilizados como parte de la barreras física y estén incorporadas a las vallas, siempre que se adopten medidas para restringir el paso no autorizado a través de los mismos. Debe prestarse también atención a asegurarse de que los techos u otras partes de la estructura no proporcionan una ruta fácil de acceso no autorizado hacia la parte aeronáutica.

#### **4.11.10 Zonas de inspección de seguridad de los pasajeros**

Será indispensable que al seleccionarse lugares convenientes para los puestos de inspección, en los cuales haya de utilizarse equipo, tal como detectores metálicos de pórtico o de puerta y aparatos de rayos, es esencial que estén provistos de enchufes para energía eléctrica fiable y suficiente. También es necesario tener en cuenta los posibles efectos de los campos eléctricos generados por otros tipos de equipo, tales como ascensores, cintas transportadoras, etc. La masa de acero estructural en los edificios terminales puede también tener un efecto adverso. No es posible recomendar distancias mínimas desde las fuentes de tales interferencias debido a las variables de cada lugar; tal información podrá obtenerse del fabricante del equipo.

La ubicación y tamaño de los puestos de inspección, así como la magnitud de los servicios de inspección, dependerán de la demanda de pasajeros. Debe prestarse particular atención al número, tipo, configuración y emplazamiento de los puestos de inspección, a fin de facilitar la circulación de los pasajeros por el edificio terminal.

La circulación de los pasajeros internacionales se deberá mantener separada de la de los pasajeros nacionales. Sin embargo, esto no siempre es posible, particularmente en aeropuertos pequeños y medianos. En tales casos, pueden combinarse los puestos de inspección de los pasajeros y la circulación de los pasajeros puede controlarse mediante un sistema de puertas o subdivisiones para dirigir a los pasajeros hacia sus salas de embarque. La sala de embarque internacional puede estar precedida de un puesto de control de inmigración y/o de aduanas.

Puede incorporarse al diseño la forma de separar físicamente a las personas que hayan de pasar más allá del puesto de inspección pero que no hayan de estar sometidas a la inspección, a condición de que no se ponga en peligro la seguridad del proceso de tramitación.

El espacio que debe ser requerido para alojar el equipo esencial de seguridad, los operadores y los canales de circulación de pasajeros, varía ordinariamente entre 40 y 50 metros cuadrados. Es necesario prestar atención a los asuntos de las colas de pasajeros, del registro manual y de pasajeros que hayan de ser objeto de una inspección ulterior.

#### **4.11.11 Facilidades para Dignatarios**

Se deberá atender de modo particular a las facilidades para dignatarios, puesto que alguno de ellos puede ser objeto de graves amenazas personales. Para fines de facilitación las salas de dignatarios deben estar situadas en el límite entre la parte pública y la parte aeronáutica. Deben adoptarse medidas para asegurarse de que los dignatarios no están expuestos a ataques desde las áreas públicas adyacentes cuando abandonan los vehículos y entran a los edificios.

Las facilidades para dignatarios deben instalarse de modo que sea posible controlar simultáneamente a los dignatarios y a los que les despiden o dan la bienvenida, así como a su equipaje de mano y facturado. Debe proporcionarse un mostrador especial de facturación y presentación y un puesto especial para la tramitación del equipaje facturado a la salida.

#### **4.11.12 Seguridad del perímetro**

Para determinar los medios necesarios de seguridad del perímetro o de la zona restringida, deben incluirse los siguientes factores:

La evaluación de amenazas nacionales y locales, las vulnerabilidades y los valores que posea la terminal aérea. La topografía del emplazamiento debe ser una de las consideraciones físicas principales, junto con la ubicación general, el área que haya de ser protegida y la vida útil prevista de los materiales utilizados. Los componentes concretos de la seguridad del perímetro (vallas, sistemas de detección de intrusos, televisión en circuito cerrado etc.) no deben considerarse aisladamente, sino como un todo integrado.

Debe establecerse un perímetro de seguridad mediante la aplicación combinada de uno o varios de los siguientes sistemas básicos:

- a) vallas ciclónicas con 4 líneas de alambres de púas;
- b) lo mismo que en a) pero con luces de perímetro como elemento disuasivo adicional;
- c) vallas de alta calidad (tales como alambradas tejidas o dobles de gran seguridad) a las que puedan añadirse sistemas de detección de intrusos en el perímetro y/o televisión en circuito cerrado; o
- d) vallas dobles con una zona estéril y un sistema de detección de intrusos en el perímetro televisión en circuito cerrado, que estén o no integradas a un sistema automático de control de acceso.

Para mejor a la vigilancia, las vallas, serán rectas y sin complejidades, preferiblemente alineadas con el perímetro de seguridad de las terminales de pasajeros y de carga y con los otros edificios.

La instalación de vallas o barreras no debe estar en conflicto con zonas operacionales del aeropuerto. Por motivos de protección u operacionales (p. Ej., la presencia de sistemas para la navegación), pudiera ser que algunas partes de las vallas de perímetro no cumplan con los requisitos en materia de seguridad, y pudiera ser necesario utilizar materiales especiales para las vallas y/o equipo y sistemas de detección y vigilancia.

Con dos hileras paralelas de vallas se tendrá un factor de retardo "después de la detección"

de un intruso y sería mayor la probabilidad de aprehenderlo. La instalación de dos vallas bajas pudiera ser una solución útil en lugares en los que una valla elevada de perímetro interfiriera con los sistemas de guía para la navegación. Los recorridos de valla doble proporcionarían también una zona estéril libre de personas o de animales, y reducirán a un mínimo las alarmas falsas.

Debe prestarse atención a las puertas y barreras que permitan el acceso regular o de emergencia a la terminal. El número de las mismas debe ser el mínimo posible, y deben estar adecuadamente equipadas y construidas para adaptarse en general a la integridad de la valla. Las puertas designadas como de emergencia han de estar dotadas de cerraduras con eslabones débiles.

Sería necesario iluminar la zona terrestre a ambos lados de las puertas y de determinadas zonas de la valla que probablemente habrían de utilizarse durante períodos de visibilidad reducida.

#### **4.11.13 Protección de puntos vulnerables**

Deben protegerse los puntos vulnerables de un aeropuerto mediante los siguientes elementos:

- a) vallas en el caso de una zona, y puertas reforzadas o aseguradas en el caso de edificios;
- b) barras o persianas robustas en las ventanas que puedan cerrarse con llave desde dentro;
- c) equipo de detección de intrusos, electrónico y/o, electromecánico, así como equipo de visualización de intrusiones que esté enlazado con el puesto de control de seguridad si el aeropuerto está dotado de un sistema automático de control de acceso; y/o
- d) luces de seguridad.

#### **4.11.14 Requisitos de control de la carga y el correo**

Se deberán aplicar controles básicos de seguridad a los artículos de la carga y del correo antes de su transporte por vía aérea. En consecuencia, las actividades de los expedidores y de los indirectamente encargados de la carga aérea serán de tanta importancia como las de los aeropuertos o de los transportistas aéreos.

Los transportistas y los expedidores de la carga deben estar emplazados fuera del aeropuerto y los aspectos de seguridad no influyen notablemente en la selección del emplazamiento de terminales de carga o de correo. Sin embargo, para mejor control, dentro de tales terminales deben distinguirse dos sectores:

- a) el sector restringido de la parte pública, al que solamente puede entrar el personal encargado de la carga o del correo, los fletadores y miembros del público en general que se dirigen a este lugar para enviar o recoger mercancías, así como los vehículos de servicio y los vehículos de reparto o de recogida de carga, correo o mercancías. En este sector deben incluirse la parte del terminal (espacios, muelles y salas de carga) en los que se reparten y se recogen la carga, el correo y las mercancías; y
- b) el sector de la parte aeronáutica que comprende las instalaciones y terminales en las que se tramitan a la salida la carga, el correo y las mercancías para su transporte por vía aérea y a la llegada para su transporte por medios de superficie, y los muelles de carga y zonas de maniobras y de estacionamiento para vehículos de servicio del aeropuerto y para el equipo utilizado en la carga y en la descarga. El sector de la parte aeronáutica deberá estar aislado de la parte pública de la terminal mediante rejas metálicas o paredes sólidas, pero deberá ser capaz de dar paso a los vehículos para facilitar los movimientos.

#### **4.11.15 Materiales**

Cuando se construye o moderniza el edificio terminal deben tenerse en cuenta las siguientes directrices:

- a) evitar el uso de materiales quebradizos tales como vidrios o plástico rígido que pueden romperse formando fragmentos cortantes o puntiagudos;
- b) utilizar materiales que sean flexibles y robustos
- c) proporcionar accesorios robustos que sean apropiados, idealmente con la misma capacidad de resistencia que los materiales que se aseguran. Esto puede significar que se recomiende poner tornillos en las paredes interiores (alejadas de la explosión) en lugar de clavos, • atornillar las paredes mediante superficies adicionales • listones para prevenir el desgaste de los tornillos; y
- d) minimizar la oportunidad de que se derrumben las estructuras ligeras. Esto puede significar que los quioscos, alojamiento para los arrendatarios etc., hayan de diseñarse con miras a resistir cargas de explosión, incluso cuando estén dentro de las salas de espera protegidas.

#### **4.11.16 Fuentes de energía eléctrica**

En cuanto al suministro de energía eléctrica para el equipo de seguridad y los sistemas de control será necesario lo siguiente:

- a) aplicar las normas indicadas en el Doc 9157, Parte 5 Sistemas Eléctricos, respecto al suministro de energía eléctrica destinado a las ayudas para la navegación, a redes



de alimentación por sectores y energía secundaria del aeródromo, diseño e instalación de las redes, e instalación y control de cables subterráneos o de cables para suministro de energía en la superficie;

- b) instalar sistemáticamente inversores reguladores del voltaje, delante de cada elemento del equipo de detección, en aquellos aeródromos sujetos a grandes fluctuaciones de voltaje; y
- c) proporcionar sistemáticamente controles de humedad y de temperatura del aire en las zonas en las que están situados el equipo de detección y los sistemas de control de seguridad.

#### **4.11.17 Iluminación de seguridad**

En lo que respecta a la iluminación, debe también tenerse en cuenta lo siguiente:

- a) la función de la iluminación de seguridad difiere considerablemente de la de iluminación para las operaciones del aeropuerto. Las luces de seguridad, en las zonas que se mantienen bajo vigilancia (particularmente las zonas de estacionamiento, el área frontal de la parte aeronáutica y las terminales de pasajeros, de carga y las vallas), tienen una función triple:
  - revelar la presencia de intrusos (manifestación);
  - disuadir de la intrusión (disuasión); y
  - disimular la presencia de guardias o de equipo de vigilancia (ocultación de las defensas);
- b) debe ser posible encender o apagar de repente, por medios manuales o automáticos, las luces de seguridad en las zonas mencionadas, en caso de que se active una alarma de intrusión y en caso de que haya un intento de penetrar por un punto de acceso; y
- c) los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves deben estar equipados de sistemas de enchufes sectoriales y secundarios para suministro de energía de las rampas ligeras móviles.

#### **4.12 METODOS PARA HACER FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA ASPECTOS OPERACIONALES**

Deben prepararse, a nivel nacional y para cada aeropuerto, planes de contingencia que sean flexibles como para poder aplicarlos a cada tipo de suceso. En apoyo de estos planes debe disponerse de recursos, de instalaciones y servicios y de personal.

En cada aeropuerto se deberán elaborar un procedimiento normalizado para transmitir datos confidenciales relativos a Actos de Interferencia Ilícita. Las medidas aplicadas deben garantizar que las personas que desempeñen funciones oficiales, inclusive los explotadores de líneas aéreas, no divulguen información a la prensa o a otros que puedan comprometer la seguridad de la aviación civil internacional.

Deberá asegurarse que los aeropuertos permanecen abiertos y disponibles para ser utilizados por una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita. No deberá ocurrir la denegación de ayudas para la navegación esenciales o de los servicios ATS y de comunicaciones, mantener apagadas las luces, particularmente las de pistas y calles de rodaje, y la obstrucción deliberada de las pistas, en vista de que esto puede, aumentar la probabilidad de que le pueda ocurrir un accidente a esa aeronave. Cualquiera de estas intervenciones deliberadas, o una combinación de las mismas, puede poner seriamente en peligro las vidas de los pasajeros y de la tripulación al llevar al piloto a efectuar innecesariamente maniobras peligrosas, particularmente en caso de:

- a) heridos a bordo;
- b) daños causados por una explosión durante el vuelo;
- c) combustible escaso;
- d) fallas mecánicas; y/o
- e) otras emergencias imprevistas.

Además, los delincuentes pueden desahogar su frustración en los rehenes que tengan en su poder.

En virtud de los convenios, todos los aeropuertos están obligados a adoptar medidas adecuadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita hasta que puedan continuar su viaje.

#### **4.13 INCIDENTES DE AVIACION**

##### **4.13.1 Incidentes - Contingencias**

Como elementos de un plan de contingencia con esperanzas de éxito deben incluirse los siguientes factores:

- a) en estas condiciones, el lugar más seguro para la aeronave es en tierra;
- b) el objetivo principal es la liberación sin daño de los pasajeros y de la tripulación y esto debe anteponerse a otras consideraciones importantes, como la captura y

castigo de los delincuentes y la protección de la propiedad;

- c) la necesidad de asegurarse de que los perpetradores de actos de interferencia ilícita se enfrenten con una respuesta organizada y eficaz, de manera que puedan evitarse o minimizarse los daños o lesiones provenientes de tales actos;
- d) las negociaciones deben anteponerse al uso de la fuerza hasta el momento en que quienes deciden vean claramente que es necesario aplicar la fuerza cuando se hayan agotado todas las demás posibilidades y que los trámites de consulta hayan llegado a un punto muerto;
- e) las negociaciones con los delincuentes, deben estar a cargo de personas bien formadas y con pericia en tales asuntos.
- f) en general, las personas a las que incumbe tomar decisiones, sin consultar con las autoridades superiores, con respecto a las demandas de los delincuentes, no deben negociar directamente con los delincuentes y es necesario que no estén inmediatamente disponibles en el centro de operaciones de emergencia del aeropuerto ni en otro puesto de mando.

Cuando una aeronave que ha sido objeto de apoderamiento ilícito se halle estacionada en un aeropuerto, las autoridades competentes de dicho aeropuerto no deben tomar ninguna medida para poner fin al apoderamiento ilícito de la aeronave sin considerar de antemano y particularmente los deseos que el piloto al mando haya podido manifestar y, si fuese factible, los de los funcionarios competentes del Estado a que pertenece la línea aérea, ni sin ponderar todas las circunstancias pertinentes, así como la opinión del explotador. La seguridad de los pasajeros y de la tripulación debería ser la consideración primordial de quienes hayan de tomar una decisión.

La responsabilidad y autoridad primarias para determinar las medidas que hubieran de adoptarse en caso de que una aeronave sea objeto de apoderamiento ilícito en un aeropuerto están asignadas al Jefe del CESA deberían asignarse a un solo organismo gubernamental. Este organismo coordinará todas las medidas con las autoridades de aviación civil, con la administración del aeropuerto, con el explotador interesado y con cualquier otra organización, en el aeropuerto y fuera del mismo, cuya intervención se juzgue apropiada.

El sistema de intercomunicación de a bordo entre el piloto y el personal de tierra debe asegurar el carácter privado de las discusiones entre los miembros de la tripulación de vuelo, los delincuentes y el COE del aeropuerto o el encargado de las negociaciones relativas a los rehenes, si se dispone de un cable de suficiente longitud para las comunicaciones. La fuente de dicho cable y la posibilidad de disponer de ella debe incluirse en el plan de contingencia.

Es necesario que el COE esté provisto de medios de comunicación eficaces y flexibles que permitan la comunicación directa con la aeronave afectada así como con el ATS y con

todas las dependencias de los servicios de seguridad cuya asistencia sea probablemente necesaria en el aeropuerto.

Debe utilizarse el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves para el registro de aeronaves bajo amenaza, así como para atender y dar servicio a las aeronaves que hayan sido objeto de apoderamiento ilícito, a fin de reducir al mínimo la interrupción de las operaciones normales del aeropuerto.

El lugar más seguro para una aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita es en tierra. En consecuencia, debe hacerse todo lo posible para detener en tierra a la aeronave hasta que se ponga fin al incidente. Este objetivo deberá formar parte de la estrategia del procedimiento de negociación, mediante la negativa o demora a abastecer de combustible a la aeronave o problemas de los servicios de tránsito aéreo. Deben evitarse los intentos de impedir que salga la aeronave comprometiendo su aeronavegabilidad o movilidad (desinflando los neumáticos de la aeronave, etc.) puesto que tales actos aumentan el peligro que corren la aeronave y quienes están a bordo. Si se adoptara la decisión de impedir la salida de una aeronave, debe comunicarse de inmediato esta medida a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a fin de garantizar la seguridad de otras aeronaves.

#### **4.13.2 Centro de operaciones de emergencia**

El plan de contingencia a nivel nacional y de aeropuerto, cuando se lleve a la práctica, deberá controlarse desde un oficina central. La mejor manera de lograrlo es mediante un centro de mando o centro de operaciones de emergencia (COE).

En apoyo del centro de operaciones de emergencia (COE) será necesario que además de expertos en las esferas de la aviación civil se cuente también con expertos en todas o en alguna de las siguientes materias:

- a) procedimientos de búsqueda de artefactos explosivos en vuelo;
- b) manipulación y colocación en lugar seguro durante el vuelo de sustancias que se sospecha son explosivas;
- c) respuesta de la autoridad de policía a un suceso;
- d) negociaciones para liberar rehenes;
- e) siquiatriálsicología;
- f) comunicaciones;
- g) servicios de tránsito aéreo;

- h) operaciones y trazado del aeropuerto;
- i) lugares especiales de estacionamiento para aeronaves que sean objeto de actos de interferencia ilícita;
- j) expertos y documentos disponibles en lugares contiguos;
- k) operaciones de vuelo; y otros servicios auxiliares (por ejemplo, de lingüistas o especialistas en religiones).

Debe verificarse periódicamente si el COE está siempre preparado para entrar en acción.

#### **4.13.3 Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves**

Cuando se sospeche que una aeronave tiene un artefacto o sustancia de sabotaje a bordo se deberán tomar medidas para aislarla. Para aislar la aeronave bajo sospecha, cada aeropuerto debe asignar un puesto aislado de estacionamiento al cual pueda trasladarse tal aeronave. El lugar elegido debe estar a un mínimo de 100 metros de todo otro puesto de estacionamiento de aeronaves, calle de rodaje, pista, edificio, área pública, área de depósitos de combustible o de almacenamiento para explosivos o material incendiario. El puesto aislado de estacionamiento también podrá utilizarse para aeronaves objeto de apoderamiento ilícito que requieran servicios o atención especial.

Debe prohibirse que bajo la superficie del puesto aislado de estacionamiento no haya servicios tales como tuberías de gas, tuberías de las tomas de reabastecimiento ni otras tuberías de combustible o cables eléctricos.

En los aeropuertos debe haber un área aislada de desmantelamiento de objetos o sustancias sospechosas, dicho lugar debe estar próximo, pero a no menos de 100 metros del puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.

El jefe de seguridad de aeropuerto deberá estudiar el aeropuerto y predeterminar las rutas hacia el área de desmantelamiento, desde todos los lugares del aeropuerto en los que puedan probablemente descubrirse artefactos o sustancias de sabotaje, que sean más seguras para tal clase de transporte. Al hacer este estudio deben considerarse las mejores rutas para evitar otras aeronaves estacionadas, edificios, áreas públicas, instalaciones de combustible y energía eléctrica, tuberías de gas, ayudas para las comunicaciones y la navegación.

Cuando el técnico en desmantelamiento de explosivos traslade uno de esos artefactos o sustancias, debe eliminarse la posibilidad de que las señales electrónicas procedentes de las instalaciones del aeropuerto disparen el mecanismo detonador. Debe evitarse la utilización de equipos de transmisión móviles o portátiles en un radio de 30 metros (o 10 m en caso de

transmisores de baja potencia) del artefacto sospechoso.

Con el fin de restringir el efecto de una explosión, debe considerarse prever un búnker (refugio o atrincheramiento para amortiguar el efecto de explosiones). Deberá consultarse a expertos en desmantelamiento de bombas y deben prestárseles todas las facilidades que requieran.

#### **4.14 PARA CASOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA RESPONSABILIDADES**

##### **4.14.1 Servicios de tránsito aéreo**

Los párrafos siguientes tratan sobre la recopilación y difusión de la información relativa a una aeronave en vuelo que sea objeto de un acto de interferencia ilícita.

Para hacer detonar a algunos de los artefactos de sabotaje se deben utilizar mecanismos sencillos, sensibles a los cambios de presión que actúan cuando se alcanza una determinada altitud. Para comprobar si en el equipaje, carga o correo hay tal artefacto, es necesario una cámara de simulación de cambios de las condiciones atmosféricas.

Es necesario una estrecha cooperación entre los servicios de seguridad y la dependencia de los servicios de tránsito aéreo. El objetivo es asegurarse de que se recopile y transmite la reformulación esencial, paso a paso, a los servicios de seguridad y a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en cada aeropuerto que pueda resultar implicado en un acto de interferencia ilícita, de forma que puedan tomarse las medidas de seguridad a tiempo y en forma apropiada, en ruta y en el punto de destino conocido, probable, o posible de la aeronave (Ver apéndice 12 de Doc. 8973 de la OACI).

El aeropuerto donde haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador.

El aeropuerto afectado deberá adoptar las medidas que considere factibles para prestar ayuda a una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito y proporcionarle los medios de asistencia que las circunstancias exijan, tales como facilitación de ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso de aterrizaje.

Quien recibe un mensaje debe acusar recibo de forma que el originador sepa que el mensaje ha sido entregado.

Tan pronto como las circunstancias indiquen que pueden cesar las precauciones especiales de seguridad, la autoridad de seguridad (CESA) debe transmitir inmediatamente esa información a los Estados, aeropuertos y explotadores afectados.

Entre los datos esenciales que deberán recopilarse y transmitirse sucesivamente a los interesados, se incluyen los siguientes:

- a) la ruta conocida o prevista del vuelo;
- b) el punto de destino conocido o sospechado y la hora prevista de llegada;
- c) información complementaria del plan de vuelo tal como autonomía del combustible (expresada en horas y minutos, si es posible) y número de personas a bordo, incluidos la tripulación y los pasajeros;
- d) composición de la tripulación de vuelo y su conocimiento y experiencia de la ruta prevista;
- e) disponibilidad a bordo de la aeronave de cartas de navegación y documentos afines; y
- f) limitaciones en cuanto al tiempo de vuelo de la tripulación de vuelo teniendo en cuenta el número de horas que sus miembros han volado anteriormente (según reglamento de fatiga)

Además, debe enviarse la información siguiente con los detalles de que pueda disponerse:

- a) el número y nombre de los pasajeros y de los delincuentes;
- b) el número y estado de las personas heridas a bordo;
- c) número, tipo y toda otra información sobre armas, explosivos y material incendiario y artefactos que se sepa, o se piense, que están en poder de los delincuentes; y
- d) condiciones físicas en que se encuentran los miembros de la tripulación.

Los medios más eficaces para difundir la información son los siguientes:

- a) las dependencias ATS a lo largo de la ruta del vuelo recopilan y transmiten a las otras dependencias ATS interesadas toda la información necesaria para fines ATS y SAR; y
- b) los servicios de seguridad de cada Estado a lo largo de la ruta de vuelo recopilan y transmiten la información a los otros servicios de seguridad interesados utilizando el designador para identificar y consecuentemente apresurar la entrega de mensajes.

Para tratar de resolver la dificultad de conversar con un delincuente que habla un idioma extranjero, debe disponerse de tarjetas con una variedad de frases en distintos idiomas, que expresen claramente la intención de la tripulación de cumplir las demandas expresas del individuo y que expliquen las medidas necesarias para cumplir sus instrucciones. La fraseología utilizada debería redactarse de forma que el individuo no tema que la

tripulación trate de engañarlo.

No se recomienda que la tripulación de vuelo use armas de fuego. Ya que del intercambio de disparos en el área confinada del puesto de pilotaje probablemente resultarían serios daños a los instrumentos o graves heridas a los miembros de la tripulación. Tal incidente pondría en peligro la seguridad del vuelo.

#### **4.14.2 Control de tránsito aéreo**

Las aeronaves que sean objeto de apoderamiento ilícito o de amenaza de bomba deben considerarse en situación de emergencia y recibir el trato correspondiente. Si la aeronave no estuviera dotada de un transponedor con el código fijo de 7 500 para dar la alerta de que es objeto de apoderamiento ilícito a todas las estaciones radar que tengan radar secundario de vigilancia, la tripulación de vuelo debe utilizar un lenguaje claro para el intercambio de información con las autoridades de control en tierra.

Debe proporcionarse servicio de información de vuelo de conformidad con el Anexo 1 - Servicios de Tránsito Aéreo y con los PANS-PAC. Deben estar al tanto del caso y proporcionar la ayuda que dicten las circunstancias el servicio de alerta (Anexo 1 y PANS-RAC) y el Servicio de Búsqueda y Salvamento (Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento), debiendo aplicarse los procedimientos relativos a casos de emergencia y a fallas de radiocomunicaciones (PANS-RCA).

Los jefes de seguridad deben prever la posibilidad de que una aeronave sea objeto de un acto ilícito en el espacio aéreo de jurisdicción de sus instalaciones y servicios de control de tránsito aéreo. Como preparativo para esta posibilidad, debe elaborarse un sistema de notificaciones que utilice transmisiones codificadas de un transponedor radar, comunicaciones de voz, señales visuales y otros métodos apropiados. Cuando no se disponga de transmisión codificada de transponedor radar, puede ser conveniente utilizar, en las transmisiones al control de tránsito aéreo, el término canal 7 500 inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave. Son igualmente útiles otras opciones, utilizando palabras que no sean corrientes en la terminología normal del servicio de tránsito aéreo.

Los controladores de tránsito aéreo deberán:

- a) estar preparados para reconocer mensajes en lenguaje claro o disimulado que indiquen que ha ocurrido o que está a punto de ocurrir un acto de apoderamiento ilícito, de amenaza de bomba o un acto de sabotaje;
- b) notificar inmediatamente a su supervisor cualquier información recibida por transmisiones de radio, mensajes de fuentes fidedignas, observaciones visuales o radar acerca del apoderamiento ilícito de una aeronave. El supervisor debe, a su vez, notificar inmediatamente el caso:



- 1) a la autoridad de seguridad del aeropuerto que corresponda;
  - 2) a la administración del aeropuerto;
  - 3) al organismo de búsqueda y salvamento;
  - 4) al propietario explotador de la aeronave;
  - 5) a otros organismos gubernamentales; y
  - 6) a las dependencias de tránsito aéreo adyacentes;
- c) cumplir, con los trámites de control de tránsito de una aeronave que haya sido objeto de apoderamiento ilícito, con lo siguiente:
- 1) ser discretos en las comunicaciones con el piloto y prestar oído atento a las solicitudes del piloto;
  - 2) vigilar la aeronave y aplicar los procedimientos notificarles de control que no exijan transmisiones o respuestas del piloto, excepto en el caso de que el piloto ya haya establecido las comunicaciones; y
  - 3) si se envían aeronaves para interceptar y escoltar a la que es objeto de apoderamiento ilícito, proporcionar toda la ayuda posible a la aeronave interceptada para que ésta pueda situarse algo por detrás y por encima de la aeronave objeto de apoderamiento.

El controlador al que se notifique una amenaza de sabotaje contra una aeronave que está en el aeropuerto deberá notificar inmediatamente el caso a la autoridad designada y al explotador de la aeronave:

- a) si la aeronave está en tierra, negarle la autorización de despegue hasta que se hayan adoptado las medidas apropiadas para determinar que la amenaza es falsa y que puede autorizarse la continuación del vuelo o hasta que la aeronave y su contenido hayan sido registrados y la autoridad de seguridad los declare libres de amenaza. Después de negar la autorización, la torre de control debe ordenar que se despejen las calles de rodaje y las pistas afectadas, e indicar a la aeronave que ruede o que sea remolcada hacia el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves. Al mismo tiempo, debe darse la alerta a los servicios de salvamento, extinción de incendios y seguridad de conformidad con el Programa de Seguridad del Aeropuerto; y
- b) si la aeronave está en vuelo, autorizarla a aterrizar de conformidad con los procedimientos de emergencia establecidos si así lo solicitara el piloto al mando. En

estas circunstancias, la decisión de actuar en uno u otro sentido es responsabilidad exclusiva del piloto al mando. Si decidiera continuar el vuelo, durante el mismo la aeronave debería considerarse como sospechosa y la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de común acuerdo con las dependencias adyacentes, deben imponer una separación adecuada para no poner en peligro a otras aeronaves.

Los servicios de tránsito aéreo a los que incumbe la responsabilidad de atender a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita deben recabar y recopilar toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y transmitirla a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

Esta información debe distribuirse localmente a la autoridad de seguridad (CESA), a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.

#### **4.14.3 Supervisor y Coordinador de Seguridad del Aeropuerto.**

Al recibir la notificación de una amenaza que afecte a una aeronave o a un edificio del aeropuerto, el Supervisor y Coordinador del Aeropuerto debería inmediatamente:

- a) cerciorarse de que el hecho se notifica con prontitud a quienes corresponda, de la lista de personas a las que es necesario llamar por asuntos de seguridad;
- b) trasladarse al Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y asumir la dirección de los aspectos de seguridad de las operaciones.
- c) designar a una persona concreta para que reciba a la policía local y la brigada de desmantelamiento de bombas para que las acompañe hasta el COE o hasta el lugar donde se haya encontrado un artículo sospecho;
- d) disponer que las fuerzas de seguridad obliguen a retirarse de las zonas que hayan de ser registradas en un edificio a todas las personas que no estén autorizadas (es importante tener un plan predeterminado de evacuación de los edificios);
- e) disponer que se regule el movimiento de personas hacia y desde:
  - 1) la aeronave estacionada en el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves;
  - 2) zonas de inspección de suministros, equipaje, carga y correo; o
  - 3) la parte de un edificio en la que se proceda a la búsqueda de artefactos o

sustancias de sabotaje; y

- f) disponer la detención del propietario del equipaje, carga o artículo en el que se haya encontrado un artefacto o sustancia sospechosos hasta que la investigación demuestre que es inofensivo.

#### **4.14.4 INTERCAMBIO DE INFORMACION**

Teniendo en cuenta el carácter confidencial de la información, deberían intercambiar en la forma que juzguen apropiada y facilitar a la OACI información relativa a planes, diseños, equipo, métodos y procedimientos para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

La pronta y continua difusión e intercambio de datos e información confidenciales son esenciales para mantener la eficacia de los programas de seguridad de la aviación y para que los aeropuertos y explotadores puedan adaptar sus programas a las condiciones variables y a las amenazas concretas o generales.

Para que la seguridad de la aviación sea un hecho es necesario establecer a nivel internacional, estatal y local medios eficaces de comunicación y de intercambio de información. La difusión pronta, clara y ordenada de información es indispensable para el éxito del Programa de Seguridad del Aeropuerto.

A nivel nacional, la organización autorizada para recibir y difundir información es el CESA, recibir la información, la dependencia de seguridad de la aviación debería analizarla y asegurarse de que los aeropuertos y los explotadores adoptan las medidas apropiadas para contrarrestar la amenaza que contenga la información recibida. Generalmente, es apropiado transmitir las comunicaciones de esta naturaleza a los supervisores y coordinadores de seguridad de los aeropuertos y del explotador para que la reciban en nombre de sus respectivos organismos.

La difusión de información debe basarse en la necesidad oficial de que una persona la tenga. Es necesario proteger de modo especial la información, el originador o la autoridad de seguridad debe determinar el nivel de protección que haya de asignársela. Sin embargo, debe evitarse el exceso de protección, en virtud de que esto puede impedir la distribución de la información a las personas u organismos que necesitan conocerla. Cuando la información sea particularmente delicada o se reciba con un alto nivel de clasificación de seguridad, a fin de asegurarse de que la información esencial podrá distribuirse a quienes necesitan conocerla, quizá sea necesario transmitir solamente la información básica suficiente como para permitir que los organismos reaccionen adecuadamente a la amenaza de que se trate. De esta forma, se protege la información delicada y al mismo tiempo se puede iniciar la reacción apropiada.

La información que se reciba sobre amenazas a una aeronave determinada debe comunicarse de inmediato al jefe de seguridad del explotador o al representante local de

mayor jerarquía del explotador así como al piloto al mando.

Es esencial recopilar rápidamente la información (Si sobre una aeronave que haya sido objeto de un acto de apoderamiento ilícito y desviada de su ruta y de transmitir esa información a las autoridades en ruta y a las del lugar de destino conocido o supuesto de la aeronave.

En lo que respecta a la protección de determinada información, cada aeropuerto debe adoptar medidas para garantizar que las personas que desempeñen funciones oficiales no divulguen información confidencial sobre los actos de interferencia ilícita que pueda comprometer la seguridad de la aviación civil internacional.

Todo aquel que reciba información de seguridad es responsable de que ésta se transmita exclusivamente a las personas autorizadas.

A nivel internacional, las únicas fuentes que difunden datos o información confidencial y secreta sobre aspectos de seguridad de la aviación civil internacional y de sus instalaciones y servicios son: los Estados, la OACI, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPCINTERPOL), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Unión Postal Universal (UPU) y las organizaciones regionales de explotadores.

Si un Estado u organismo internacional tuviera información de que puede ocurrir algo que afecte a la seguridad de determinado vuelo, explotador o instalación de aeropuerto y dicha información no hubiera sido previamente transmitida, debe notificarla de inmediato y al mismo tiempo a todas o a algunas de las entidades que siguen:

- a) el Estado en el que pueda ocurrir el suceso, por comunicación directa o mediante la misión diplomática local;
- b) el explotador de que se trate, si tiene oficinas en Republica Dominicana.
- c) la oficina central nacional de la OIPCINTERPOL INTERPOL tiene un sistema oficial de notificación para sus miembros que utiliza el formulario "CRIGENIAVIA".

Si por alguna razón no pudiese comunicar a otro Estado la información a que se hace referencia en interiormente, deberá pedirse inmediatamente la asistencia de la OACI para que se tomen las medidas apropiadas.

El explotador debe inmediata y exclusivamente informar al Encargado de Seguridad del Aeropuerto en el que es probable que ocurra el suceso (si el explotador tiene oficinas en tal aeropuerto), al Estado de matrícula, a la IATA, a las organizaciones regionales de explotadores y al explotador amenazado para evitar:

- a) la descentralización y la divulgación indebidas;
- b) la repetición del mismo mensaje; y
- c) la confusión y la repetición costosa de medidas especiales de seguridad.

Tan pronto como las circunstancias indiquen que ya no son necesarias las precauciones especiales de seguridad, las autoridades de seguridad del CESA, deben transmitir inmediatamente dicha información a los Estados, aeropuertos y explotadores afectados.

En todos los casos, el destinatario de un mensaje debe acusar recibo de modo que el remitente sepa que el mensaje ha sido entregado.

Es importante que la persona que redacte el mensaje tenga presente la necesidad de que el texto especifique lo siguiente: quién, qué, por qué, cuándo y dónde, dado que estos datos son los aspectos de mayor importancia de cualquier informe o mensaje de seguridad.

Para asegurar la máxima eficacia en el intercambio y la divulgación de datos sobre amenazas, particularmente en casos de emergencia, es conveniente que los Estados fomenten las relaciones directas a nivel nacional entre las dependencias nacionales de seguridad de la aviación civil. Debe asignarse la máxima prioridad a los mensajes con información urgente sobre amenazas, utilizándose el prefijo "SVH" para los telegramas y "SS" para los circuitos AFS.

#### **4.15 RESPONSABILIDADES RESPECTO A LAS NOTIFICACIONES**

En caso de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, el aeropuerto encargado de prestarle servicios de tránsito aéreo, recabará y recopilará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los otros aeropuertos y las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino, conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

Además, se requiere de cada aeropuerto donde haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita que notifique dicho aterrizaje por el medio más rápido al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, al Estado de matrícula y al Estado del explotador y que notifique igualmente por el medio más rápido toda otra información pertinente de que disponga a:

- a) ambos Estados mencionados;

- b) cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
- c) cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
- d) cada Estado contratante de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
- e) la Organización de Aviación Civil Internacional.

Para que la información sobre amenazas pueda divulgarse inmediatamente, teniendo en cuenta su carácter confidencial y las necesidades locales, podría utilizarse uno de los siguientes medios de comunicación:

- a) teléfono, correo electrónico, telegramas o circuitos del servicio fijo aeronáutica (AFS) para notificar incidentes que es probable ocurran dentro de las 12 horas siguientes;
- b) telegramas, correo electrónico o AFS para notificar incidentes que es probable que ocurran después de las 12 horas siguientes y dentro de los 12 días siguientes; y
- c) correo aéreo certificado o telegramas para notificar incidentes que es probable que ocurran después de transcurridos 12 días.

Deben utilizarse designadores para identificar las comunicaciones destinadas a los servicios de seguridad de aeropuerto según la forma publicada en el documento Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades comerciales y de servicios aeronáuticos (Doc. 8585).

#### **4.16 EXAMEN Y ANALISIS DE LOS SUCESOS**

Después de cada suceso o amenaza, la autoridad de seguridad CESA, debe realizar, tan pronto como sea posible, un examen y un análisis de todo lo sucedido. Según la naturaleza y gravedad del suceso, sería conveniente obtener informes escritos de los participantes. En todo caso, todas las personas involucradas deben informar sobre el papel que les ha tocado desempeñar, sobre los problemas y las soluciones a que llegaron, las relaciones con terceros, la eficacia de las comunicaciones y las observaciones acerca de la necesidad de enmendar o revisar el plan de emergencia o el programa de seguridad de que se trate.

##### **4.16.1 INFORMES**

Después del examen y análisis, la autoridad de seguridad (CESA), debe realizar o disponer que se lleve a cabo, una crítica general del suceso, en la que deben participar todos los oficiales de seguridad del aeropuerto y de los explotadores, los miembros de los comités de seguridad y otras personas oficialmente interesadas en el asunto. El propósito de esta crítica es compartir la experiencia con aquellos que no se vieron directamente involucrados, para

que se beneficien de ella y estén mejor preparados para responder a sucesos futuros en los cuales puedan verse comprometidos.

En virtud que las medidas preventivas son la piedra angular del programa de seguridad de la aviación, el CESA, proporcionará prontamente a la OACI., los informes sobre todo incidente de apoderamiento ilícito, tenga éxito o no. Un informe final completo supone frecuentemente una cantidad considerable de investigación y no es posible terminarlo antes de que transcurran varias semanas después del incidente. Por lo tanto, para que la OACI., pueda mantenerse al tanto de los cambios en la evolución de los hechos, se solicitan los informes siguientes:

- a) informe preliminar sobre un acto de interferencia ilícita, el CESA, debe preparar y remitir este informe (Apéndice 17 del Doc.8975 de la OACI.) tan pronto como sea posible; y
- b) informe final al CESA., sobre un Acto de Interferencia Ilícita. Después de completar sus propias investigaciones, los Estados deberían completar y remitir a la OACI el informe final (Apéndice 18).

Los formularios están redactados de forma del Doc.8973 de la OACI., que pueda notificarse cualquier acto de interferencia ilícita como sigue:

- a) acto de apoderamiento ilícito de una aeronave;
- b) intento de apoderamiento ilícito de una aeronave;
- c) acto ilícito contra la seguridad de la aviación civil (comprendidos actos de sabotaje, daños dolosos, bombas y otros artefactos y sustancias de sabotaje que se hayan encontrado en aeropuertos, aeronaves, correo aéreo, carga aérea, equipaje, etc.);
- d) intento de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil; y
- e) otros actos de interferencia ilícita (comprendidos los ataques armados a aeropuertos y otros actos ilícitos dirigidos contra el personal, las instalaciones y los vehículos que estén fuera del aeropuerto, y otros actos que pudieran convertirse en una amenaza contra la aviación civil internacional, sus instalaciones y servicios).

Los informes preliminares deben prepararse y enviarse a los Estados apropiados y a la OACI., por correo aéreo en un plazo de 30 días a partir del suceso, redactados en uno de los idiomas de trabajo de la organización. Si fuera necesario adoptar medidas correctivas inmediatas, deben proporcionarse a los Estados apropiados y a la OACI los detalles pertinentes tan pronto se conozca la información, utilizando para ello los medios más adecuados y rápidos.

## **CAPITULO 5**

### **OBJETOS Y MERCANCIAS PELIGROSAS**

#### **5.1 OBJETOS PELIGROSOS:**

No será permitido el transporte de los siguientes aparatos eléctricos, electrónicos o de pilas, o accionados por los mismos, que puedan ser utilizados contra la aviación civil internacional si éstos no son sometidos a los procedimientos de inspección correspondiente. Enumerando a continuación la lista siguiente, la cual no es exhaustiva.

- Radio
- Radiocasetes
- Sistema de sonido estereofónico personales
- Tocabiscos (compactos)
- Computadoras portátiles
- Juegos electrónicos
- Calculadoras
- Agendas digitales
- Relojes
- Secadores de pelo
- Planchas de viaje
- Teléfonos portátiles
- Localizadores personales
- Cámaras fotográficas
- Video cámaras
- Minitelvisores
- Dictáfonos
- Rizadores de pelo
- Afeitadoras eléctricas
- Teclados musicales
- Cepillos de dientes eléctricos
- Juguetes de pila

#### **5.2 MERCANCIAS PELIGROSAS QUE ESTAN TOTALMENTE PROHIBIDAS TRANSPORTARSE EN AERONAVES DE PASAJEROS Y AERONAVES DE CARGAS.**

- Algunas mercancías peligrosas se consideran demasiado peligrosas para transportarse en aeronaves; algunas están prohibidas en circunstancias normales pero pueden transportarse con la aprobación del Estado Dominicano. Para consulta del listado de las mercancías peligrosas ver el Doc. 9284 de la OACI, sobre Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.



- Las mercancías restringidas a aeronaves exclusivamente de carga, son las que se transportan en mayores cantidades que las permitidas en aeronaves de pasajeros o las que están prohibidas en dichas aeronaves; su transporte está permitido en vista que se le suele tener acceso a las mismas durante el vuelo y de que la tripulación de vuelo puede considerar, en caso de emergencia, una más amplia gama de medidas que las posibles en aeronaves de pasajeros.
- El explotador de línea aérea deberá informar de cualquier accidente e incidente imputable a mercancía peligrosa, de modo que mediante la investigación de la autoridad competente se puedan determinar las causas y tomar medidas para evitar que vuelvan a producirse, siempre que sea posible.

## **CAPITULO 6**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

- 6.1 En caso de contingencia y/o emergencia, todas las instituciones publicas o privadas que coadyuven en las actividades propias del aeropuerto, deben proporcionar todos los recursos necesarios a solicitud de las autoridades de seguridad aeroportuaria.
- 6.2 Todo empleado del aeropuerto deberá portar su identificación del aeropuerto (parte frontal superior).

## **CAPITULO 7**

### **DE LAS INFRACCIONES Y DE LAS SANCIONES**

Artículo 1.- En los casos de resistencia, desobediencia, desacato y faltas cometidas contra la persona de cualquier miembro de la seguridad aeroportuaria, en el ejercicio de sus funciones o a consecuencia del ejercicio de sus funciones, se aplicarán las disposiciones establecidas en los Artículos 209 al 213 del Código Penal Dominicano, según la gravedad del caso; a cuyo efecto disponen:

Art. 209.- Los actos de rebelión se califican según las circunstancias que los acompañan, crimen o delito de rebelión. Hay rebelión, en el acometimiento, resistencia, violencias o vías de hecho, ejercidas contra los empleados y funcionarios públicos, sus agentes, delegados, o encargados, sean cuales fueren su grado y la clase a que pertenezcan, cuando obren en el ejercicio de sus funciones, y sea cual fuere la función pública que ejerzan.

Art. 210.- El acontecimiento o la resistencia efectuada por más de veinte personas, dará lugar a que se imponga a los culpables la pena de reclusión, (2 a 5 años) rebajándose ésta a la de prisión correccional, (6 días a 2 años) si se ejecutó sin armas.

Art. 211.- La rebelión cometida por un número de tres a veinte personas, se castigará con prisión de seis meses a dos años, reduciendo la pena de tres meses a un año de prisión si los culpables no estaban armados.

Art. 212.- La rebelión cometida por una o dos personas armadas, se castigará con prisión de seis meses a dos años, y con igual pena de seis días a seis meses, si la ejecutaron sin armas.

Art. 213.- En caso de agavillamiento o junta tumultuaria, se impondrá a los rebeldes que no ejerzan funciones ni empleos en la gavilla, la pena señalada en el Artículo 100 de este Código. (Art. 100.”- No se pronunciará ninguna pena por el delito de sedición, contra aquellos que, habiendo formado parte de esas gavillas, sin ejercer en ellas ningún empleo o función, se hubieren retirado al primer aviso de la autoridad civil o militar, o que lo hicieren aun después, siempre que hayan sido arrestados sin armas, fuera de los lugares de la reunión sediciosa y sin oponer resistencia no serán castigados sino por los crímenes particulares que hubieren cometido personalmente, pudiendo sin embargo, quedar durante un tiempo que no bajará de un año, ni excederá de cinco, sujetos a la vigilancia de la alta policía”).

Párrafo: Cuando se trate de ultraje y violencia, contra los miembros de la seguridad aeroportuaria refiérase a los Artículos 224, 225 y 230 al 231, 232 y 233 del Código Penal Dominicano; los cuales estatuyen :

Art. 224.- Se castigará con multa de diez a cien pesos, el ultraje que por medio de palabras, gestos o amenazas, se haga a los curiales o agentes depositarios de la fuerza pública, y a todo ciudadano encargado de un servicio público, cuando estén en el ejercicio de sus funciones, o cuando sea en razón de dichas funciones.

Art. 225.- La pena será de seis días a un mes de prisión, si el agraviado fuere un comandante de la fuerza pública.

Art. 228.- Los golpes que, aun sin armas, se infieran a un magistrado en el ejercicio de su cargo, o en razón de ese ejercicio, se penarán con prisión de seis meses a dos años, aun cuando de los golpes inferidos no hubiere resultado lesión alguna. Si el delito se cometiere en la audiencia de un tribunal, se impondrá además al culpable, como pena accesoria, la suspensión desde uno hasta tres años del ejercicio de los derechos cívicos y políticos.

Art. 230.- Las violencias o vías de hecho, especificadas en el Artículo 228, dirigidas contra un agente de la fuerza pública o un ciudadano encargado de un servicio público, se castigarán con prisión de uno a seis meses si se ejecutaron cuando desempeñaba su oficio, o si lo fueron en razón de ese desempeño.

Art. 231.- Cuando las violencias, especificadas en los Artículos 228 y 230, den por resultado la efusión de sangre, heridas o enfermedad, se impondrá al culpable la pena de la reclusión, agravándose ésta hasta la de trabajos públicos, si el agraviado muriere dentro de los cuarenta días del hecho.

Art. 232.- Los golpes y violencias que no causaren efusión de sangre, heridas o enfermedad, se penarán con la reclusión, si concurren en el hecho las circunstancias de premeditación y acechanza.

Art. 233.- Los golpes o heridas que se infieran a uno de los funcionarios o agentes designados en los artículos 228 y 230, en el ejercicio o con motivo del ejercicio de sus funciones, se castigarán con la pena de trabajos públicos, si la intención del agresor hubiere sido ocasionar la muerte al agraviado.

Artículo 2.- Para todo lo relativo al comercio, porte y tenencia de armas, se aplicarán las sanciones consagradas por la Ley No.36 sobre Armas.

Artículo 3.- En todo lo relativo a viajes ilegales o su tentativa, se impondrán las penas que preve la Ley No.344 de fecha 14 de agosto de 1998, sobre la materia.

Artículo 4.- En todos los casos en que una o más personas se hicieren pasar como miembros de la seguridad aeroportuaria, usurpando estas funciones, se aplicarán las penas previstas por los Artículos 258 y 259, sin perjuicio de que se impongan las penas previstas en los Artículos 139 al 148 del Código Penal Dominicano, para estos fines, cuando se haya hecho uso de documentos falsos o falsificados.

Art. 258.- Los que sin títulos se hubieren injerido en funciones publicas, civiles o militares, o hubieren pasado o ejercido actos propios de esas funciones, serán castigados con prisión correccional de un mes a un año, sin perjuicio de las penas pronunciadas por el Código, por el delito de falsedad, si los actos pasados o ejercidos por ellos, tuvieren los caracteres de ese delito.

Art. 259.- Los que públicamente hubieren usado uniforme o traje que no les corresponda, serán castigados con prisión correccional de seis meses a dos años.

Art. 139.- El que falsifique los sellos del Estado, o haga uso del sello falsificado; el que falsifique los documentos de crédito emitidos por el

Tesoro Público con sus sellos, o los billetes de banco autorizados por la ley, o que haga uso de esos documentos o billetes de banco falsificados, o que los introduzca o expendá en el territorio de la República, será condenado a los trabajos públicos.

Art. 140.- El que falsifique los punzones destinados al contraste de las materias de oro y plata, o que haga uso de papeles, créditos públicos, timbres, papel sellado o punzones falsificados, será condenado de tres a diez años de trabajos públicos.

Art. 141.- El que por medios indebidos y reprobados obtuviere los verdaderos sellos, marcas o punzones destinados a uno de los usos expresados en el artículo anterior, e hiciera uso y aplicaciones perjudiciales a los intereses del Estado, será condenado a reclusión de (2 a 5 años).

Art. 142.- Todos aquellos que hubieren contrahecho las marcas destinadas para ser puestas a nombre del gobierno sobre las diversas especies de género de mercancías, o que hubieren hecho uso de esa marcas falsificadas; los que hubieren contrahecho los sellos de correos o hecho uso, a sabiendas, de sellos de correos falsificados, serán castigados con prisión de un año a lo menos y de dos a los más. Además, se podrá condenar a los culpables a la privación de los derechos mencionados en el Artículo 42 del presente Código, durante un año a lo menos y cinco a lo más, contados desde el día que hubieren cumplido la condenación principal, y también a ser puestos, por la misma sentencia, bajo la vigilancia de la alta policía, por el mismo número de años. Las disposiciones que preceden se aplican a las tentativas de los mismos delitos.

Art. 143.- Se impondrá la pena de la degradación cívica, a todo aquel que por medios indebidos obtuvieren los verdaderos sellos o marcas del Estado destinados a uno de los usos expresados en el artículo anterior, y que hiciera de ellos una aplicación o un uso perjudicial a los intereses y derechos del Estado, de una autoridad cualquiera, o de un establecimiento particular. Además se podrá condenar a los culpables a la privación de los derechos mencionados en el Artículo 42 del presente Código, durante un año a lo menos y cinco a lo más, contados desde el día en que hubieren cumplido la condenación principal, y también a ser puestos por la misma sentencia, bajo la vigilancia de la alta policía por el mismo número de años. Las disposiciones que preceden se aplicarán a las tentativas de los mismos delitos.

Art. 144.- Las disposiciones del Artículo 138 son aplicables a los crímenes mencionados en el Artículo 139.

Art. 145.- Será condenado a la pena de trabajos públicos el empleado o funcionario público que en ejercicio de sus funciones cometiere falsedad

contrahaciendo o fingiendo letras, firma o rubrica, alterando la naturaleza de los actos, escrituras o firmas, suponiendo en un acto la intervención o presencia de personas que no han tenido parte en él, intercalando escrituras en los registros u otros actos públicos después de su confección o clausura.

Art. 146.- Serán del mismo modo castigados con la pena de trabajos públicos: todo funcionario u oficial público que en el ejercicio de su ministerio hubiera desnaturalizado dolosa y fraudulentamente la substancia de los actos o sus circunstancias, redactando convenciones distintas de aquellas que las partes hubieren dictado o formulado, haciendo constar en los actos como verdaderos, hechos falsos, o como reconocidos y aprobados por las partes, aquellos que no lo habían sido realmente; alterando las fechas verdaderas; dando copia en forma fehaciente de un documento supuesto, o manifestando en ella cosas contrarias o diferentes de lo que contenga el verdadero original.

Art. 147.- Se castigará con la pena de tres a diez años de trabajos públicos a cualquier otra persona que cometa falsedad en escritura pública, o en las de comercio y de banco, ya sea que imite o altere las escrituras o firmas, ya que estipule o inserte convenciones, disposiciones, obligaciones o descargos después de cerrados aquellos o que adicione o altere cláusulas, declaraciones o hechos que debían recibirse o hacerse constar en dichos actos.

Art. 148.- En todos casos del presente párrafo, aquel que haya hecho uso de los actos falsos se castigará con la pena de reclusión.

Artículo 5.- En los casos en que a bordo de una aeronave o en las instalaciones aeroportuaria o sus dependencias, se cometan daños físicos, vías de hecho o la muerte contra las personas se aplicarán las penas previstas en el Artículo 435 del Código Penal Dominicano y leyes complementarias.

Art. 435.- El hecho de colocar una bomba, mina o cualquier mecanismo o artefacto explosivo en un edificio, casa, lugar habitado, dique, embarcación, vehículo de cualquier clase, almacén, astillero o en una de sus dependencias, o en un puente o camino público, así como el hecho de cometer cualquier otro acto de terrorismo, será castigado con la pena de (30) años de trabajos públicos cuando se haya causado la muerte de una o más personas; con la pena de (5) a (20) años de trabajos públicos cuando se hayan causado contusiones o heridas a una o más personas; con la pena de (5) a (10) años de trabajos públicos cuando sólo se hayan causado daños materiales; y con la pena de (3) a (5) años de reclusión cuando no se haya causado ningún daño corporal o material.

**PARRAFO I.-** Será castigado con pena de reclusión todo el que venda introduzca, fabrique, posea, detente o porte, en cualquier forma, minas,

bombas, granadas, bombas plásticas, bombas “molotov”, o cualquier mecanismo o artefacto singular, para los fines más arriba indicados.

**PARRAFO II.-** Si los culpables fueren extranjeros, la sentencia que intervenga dispondrá su deportación después del cumplimiento de la pena que le fuere impuesta.

**PARRAFO III.-** En estos casos no habrá lugar a la Libertad Provisional Bajo Fianza ni al beneficio de las circunstancias atenuantes previstas por el Artículo 463 de este Código.

**PARRAFO IV.-** Los cómplices de uno de los crímenes a que se refiere el presente artículo, serán castigados con las mismas penas que se impongan a los autores de ese crimen o delito.

Artículo 6.- En materia de accidente de tránsito y accidente automovilístico en las inmediaciones de los aeropuertos del país habrá de observarse la aplicación de lo contenido en las Leyes 106 del 17 de enero de 1966, que regula el Tránsito de Vehículos en el Area del Aeropuerto Internacional de Punta Caucedo; y 241 y sus modificaciones sobre Tránsito de Vehículos, de fecha 28-12-67.

Artículo 7.- En aquellos casos en que se evidencie competencia para la Dirección General de Aeronáutica Civil, se aplicarán las disposiciones contenidas en la Ley de su creación No. 505 de fecha 10 de noviembre de 1969, y su reglamento de aplicación; para lo cual, el CESA hará las recomendaciones de lugar, a fin de que se apliquen las sanciones correspondientes.

Artículo 8.- En aquellos casos en que se evidencie competencia para el Departamento Aeroportuario, refiérase a la Ley de su creación No. 8, de fecha 17 de noviembre de 1978 y su reglamento de aplicación; para lo cual, el CESA hará las recomendaciones de lugar a fin de que apliquen las sanciones correspondientes.

Artículo 9.- En todo lo concerniente a las especificaciones anteriormente expuestas, también tendrán aplicación las disposiciones del derecho común, en los casos en que resulte legalmente necesario.

Artículo 10.- Todo aquel que mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de una aeronave en vuelo, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos, será juzgado y condenado a la pena de 5 a 20 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas

jurisdiccionales dominicanas, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Párrafo I.- Para los fines de la presente ley, se considerará que una aeronave está en vuelo, desde el momento en que se cierren todas sus puertas externas después del embarque hasta el momento en que abran cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

Artículo 11.- Para la aplicación de la presente ley se tomará en cuenta la caracterización y definición que del delito precedente hace el articulado de la Convención de Derecho Internacional, firmada por la República Dominicana, en fecha 16 de diciembre de 1970, en La Haya.

Artículo 12.- Todo aquel que realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave; ó, el que destruyere una aeronave en servicio o le causare daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo; o el que igualmente, coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo, será juzgado y condenado a la pena de 10 a 20 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicana, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre el territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Artículo 13.- Todo aquel que destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;

ó que comunique, a sabiendas informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, será juzgado y condenado a sufrir la pena de 5 a 10 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicanas, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre el territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Párrafo I.- La tentativa y la complicidad de los crímenes a que se refieren los Artículos 1 y 2, de la presente ley, serán castigados con las mismas penas que se pongan a los autores de esos crímenes.

Párrafo II.- Para los fines de la presente ley, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas, para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continua hasta que

las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

Párrafo III.- Para los fines de presente ley, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta 24 horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se prolongará en cualquier caso por todo el tiempo en que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al párrafo I, del presente artículo.

Artículo 14.- Para la aplicación de la presente ley, se tomarán en cuenta la caracterización que de los crímenes y delitos precedentemente señalados hace el articulado de la Convención de Derecho Internacional sobre Aviación Civil, firmada por la República Dominicana en Montreal, en fecha 23 de Septiembre de 1971.

Artículo 15.- Todo aquel que ilícita e intencionalmente, utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma, ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeropuerto, que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte, será juzgado y condenado a la pena de 3 a 20 años de reclusión, siempre que sea aprehendido en el territorio nacional o en las aguas jurisdiccionales dominicanas, así como en el espacio aéreo, comprendido sobre el territorio y aguas nacionales o remitido a la República por extradición.

Artículo 16.- Igualmente será juzgado y condenado a la pena de 2 a 10 años de reclusión todo aquel que ilícita e internacionalmente destruya o cause graves daños en las instalaciones de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto.

**DADO** en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticinco (25) días del mes septiembre del año dos mil, años 157 de la Independencia y 138 de la Restauración.

**HIPOLITO MEJIA**



**El suscrito: Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo  
Certifica que la presente publicación es oficial**

**Dr. Guido Gómez Mazara**

**Santo Domingo, D. N., República Dominicana**