

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/A18-NE/14
20/10/08

XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

**Cuestión 15 del
Orden del Día:**

**Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC para el período del 1° de
enero de 2009 al 31 de diciembre de 2010.**

(Nota de estudio presentada por IATA)

IMPLEMENTACION DE SISTEMAS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (SEMS)

INTRODUCCION

1. Los Sistemas para la Gestión de la Seguridad en Tierra (SeMS) esencialmente utilizan principios y conceptos relativos a los Sistemas para la Gestión de la Seguridad Operacional. La mejora mundial en el cumplimiento de la Seguridad Operacional, que cuenta con el respaldo global de los Sistemas de Gestión para la Seguridad Operacional, sugiere que esta misma mejora puede esperarse en el Área de control de Seguridad en Tierra, si los principios de SeMS son aceptados globalmente por quienes responden en las Aerolíneas y los Reguladores.

2. IATA confía en que bajo el ambiente operacional del mundo de hoy, implementar Sistemas para la Gestión de la Seguridad en Tierra al presente tiene sentido. La Seguridad en Tierra es una prioridad para los Reguladores y el público viajero. Por lo tanto, toda iniciativa para mejorar las medidas que dicta AVSEC debe ser bienvenida. Adicionalmente a ello, un alto movimiento de empleados así como un numero creciente de nuevas Aerolíneas hace necesario y aun con mayor presión, el estandarizar los procesos de Seguridad en Tierra de manera consistente, entrenando y supervisando al personal.

LA INICIATIVA DE IATA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN TIERRA

3. Las Aerolíneas necesitan implementar una gran cantidad de procesos para la Seguridad en Tierra a fin de cumplir con los requerimientos de Seguridad. Para mejorar la calidad en el cumplimiento, es importante desarrollar herramientas que faciliten la armonización y estandarización de los procesos para lograr cumplir requerimientos del Regulador.

4. Para alcanzarlo, desde Marzo 2007, IATA de forma obligatoria ha llevado a las Aerolíneas miembro a implementar los elementos esenciales del Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra. A la fecha, mas de la mitad de Aerolíneas Miembros de IATA han logrado implementar estos elementos esenciales en sus operaciones de Seguridad.

5. IATA asegura el cumplimiento de este requisito a través de IOSA, el programa de Auditoria de Seguridad Operacional que es condición para la Membresía en IATA, a su vez que un programa globalmente reconocido que tiene el propósito de mejorar la Seguridad Operacional y la Seguridad en Tierra de la Aerolínea en su operación y gerencia.

6. Mientras el requerimiento actual de implementar estos elementos esenciales, es solamente para las Aerolíneas miembros, un numero creciente de Aerolíneas vienen incorporando estos elementos como componente principal de sus operaciones y modelo de negocio. Para fomentar, el que un grupo mayor de Aerolíneas inicien el proceso de integrar componentes esenciales al Sistema para la Gestión de la Seguridad de sus operaciones, requieren de confiar en que existirá un reconocimiento de parte de las Autoridades Regulatorias, aceptándolo en los Registros del Estado para las Operaciones, y el mismo es conforme con los requerimientos de seguridad en tierra de las Aerolíneas.

LA GESTIÓN PARA LA SEGURIDAD EN TIERRA EN EL AMBIENTE REGULATORIO.

7. IATA asumió su compromiso de la implementación del Sistema para la Gestión de la Seguridad en tierra, hace algún tiempo y antes de la introducción del mismo en AVSEC Panel/17. Mientras IATA se ha estado enfocando en un sin numero de recursos para asegurar que todos los Miembros cumplan con el requerimiento de contar con un Sistema para la Gestión de la Seguridad, a su vez lo ha promocionado con las Autoridades Regulatorias.

8. Debido a que el Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra es un amplio-sistema hacia la Seguridad, su éxito depende del apoyo que le den los actores involucrados incluyendo los reguladores. Los Paneles de AVSEC continuaron y el haber apuntado a lograr el endose para los principios de SEMS constituye un paso muy importante en el camino hacia la meta.

9. En el Panel/18 de AVSEC, se concluye que SeMS sea incluido en la lista de Objetivos Estratégicos de Seguridad. Trabajando en las conclusiones del Panel /18 de AVSEC (Sección 3.1.8) lo relacionado al Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra, IATA cree que darse un esfuerzo concertado y mayor que provea guía adicional y asegure una difusión más amplia de entendimiento y alcances.

10. Para que otros Transportistas puedan implementar con éxito SEMS dentro de sus operaciones, se hace eminente que los Gobiernos endosen este acercamiento considerándolo que cumple con los requisitos de Seguridad de OACI Anexo 17 – Seguridad como también de los Reguladores en forma individual. Podemos adelantar que un grupo creciente de países Contratantes está explorando el desarrollo de regulaciones en Sistemas para la Gestión de la Seguridad en Tierra.

11. Existe también un creciente número de Estados implementando marco regulatorio basado en el éxito de resultados, que facilita la implementación de los Sistemas para la Gestión de la Seguridad en Tierra. Se anima a los Estados también a preparar regulaciones, en lugar de precisar procedimientos necesarios para el cumplimiento de las regulaciones. Permitir la flexibilidad a estas entidades responsables de la implementación de medidas de seguridad para cumplir con los estándares de los gobiernos en todo lo posible, llevara a una mejor y más eficiente utilización de recursos. Regulaciones basadas en el esquema de performance o resultados facilitan también la calidad en el control y supervisión que cada Estado necesita ejercitar sobre varios de los Actores de la Industria, limitando la responsabilidad de supervisión interna para asegurarse que los Estándares de Seguridad se cumplen, sin necesidad de enfocarse en toda particularidad del proceso.

12. Para dar soporte a estas iniciativas y estimular más a los Estados Contratantes a seguir esto, OACI ha tomado la iniciativa de incluir el material del Sistema IATA para la Gestión de la Seguridad en Tierra en su séptima edición del *Doc.8973 Seguridad - Manual para salvaguardar la Aviación Civil contra actos de interferencia ilegal*, así como incluir material de guía para los Estados Contratantes en este documento.

BENEFICIOS CLAVE PARA LA GESTIÓN DE SISTEMAS DE SEGURIDAD EN TIERRA.

13. IATA considera que un sistema de gestión de gran alcance para la regulación en Seguridad, como lo ofrece el Sistema para la Gestión de la Seguridad, permitirá que los Estados mantengan de manera más efectiva el cumplimiento de lo previsto en el Anexo 17, ahora y en el futuro. Ello da reconocimiento a los beneficios inherentes en integrar evaluaciones de riesgo y programas regulatorios de control de calidad conjuntamente, dentro de una estructura alineada y de amplio espectro, que asegure una posición más cohesiva y estandarizada.

14. Por la vía de ejemplos específicos, la conducción continua de evaluaciones de riesgo oportunas, y de actividad de evaluación de riesgo llevada a cabalidad puede ser basada en un sistema de control de calidad que asegure correcciones continuas y mejoras en la conducción de procedimientos. Ello contribuye al desarrollo de requerimientos regulatorios robustos que tratan amenazas potenciales y vulnerabilidades.

15. Los Transportistas que han implementado el Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra, para sus operaciones en forma rápida ven los beneficios de ser pro-activos en el enfoque de la Gestión de Seguridad por su conexión con el mecanismo para evaluar amenazas. La implementación del Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra, significa que los procesos de seguridad del transportador, se determinan a gran alcance por la una agenda dirigida hacia recibir información de los mecanismos que evalúan amenazas.

16. Así mismo, y en reconocimiento del hecho que los recursos del regulador no son ilimitados, la evaluación efectiva de amenazas ofrece el potencial de permitir a los Estados enfocar sus actividades de supervisión, de manera más estructurada en las áreas que más se requiera.

17. Muy importante resaltar una solución como SEMS de ninguna manera distrae o disminuye la necesidad de tener sistemas de Control de Calidad - una necesidad que está reforzada en la Modificación 11, con su promoción hacia el Nivel Estándar de material de pre guía sobre este tema contenido en el Doc 8973 de la OACI – *Manual de Salvaguarda de Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita*. Por lo contrario SEMS provee un esquema para estos sistemas que se alinean y

harmonizan conjuntamente con un proceso amplio que asegura un enfoque cohesivo y estandar hacia la seguridad en la Aviación, dentro y a través de los Estados Contratantes de la OACI. Ello provee oportunidades para la entrega y el logro de estándares de servicio mas uniformes del Anexo 17 SARPs.

RESULTADOS DEL AVSEC PANEL/19

18. Durante el último Panel/19 de AVSEC en Montreal los días 26 al 30 de mayo de 2008, el Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra fue extensivamente discutido. Mas aún, IATA conjuntamente con Canadá y Nueva Zelanda propusieron que el material de guía se desarrolle para facilitar la implementación del Sistema para la Gestión de la Seguridad a nivel regulatorio y de aeropuertos.

19. También se propuso, que la Práctica Recomendada sea incluida en la próxima revisión del Anexo 17. El texto propuesto por IATA para la Práctica Recomendada puede encontrarse en el **Adjunto**.

20. En seguimiento a una discusión muy positiva sobre SeMS por parte de los Miembros del Panel y Observadores, el Panel concluyó que: “El Sistema para la Gestión de la Seguridad en Tierra (SeMS) debe ser considerado adicionalmente con la visión para desarrollar material de guía apropiado y provisiones para ser incluido en el Anexo 17 en el futuro”.

21. Adicionalmente, un seminario sobre el Sistema para la Gestión de Seguridad en Tierra será ofrecido por Nueva Zelanda en el otoño del 2008. El propósito de este Seminario será el de ayudar a que se defina el Sistema para la Gestión de la Seguridad desde la perspectiva Regulatoria.

MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

22. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada e incluir en el Programa de Trabajo del próximo período del Grupo FAL/AVSEC el análisis de este tema.

Borrador sobre las Prácticas Recomendadas

“Cada Contratante debe requerir, como parte de su programa de seguridad en tierra, que el operador implemente sistemas para la gestión de seguridad aceptables para el Estado del Operador, que como mínimo:

- a. Asegure que los procedimientos de seguridad implementados son apropiados en el ambiente operacional y que el nivel de riesgo esté basado en evaluaciones de riesgos de seguridad llevadas a cabo por la autoridad nacional encargada;
- b. Provee supervisión continua y evaluaciones regulares del nivel de seguridad alcanzado; y
- c. Apunte al continuo mejoramiento de la totalidad del nivel de seguridad.”