

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51-1) 422-8236
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/19-NE/11
23/04/07

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

**Cuestión 6 del
Orden del día:**

Facilitación y Seguridad (FAL/AVSEC)

Cuestión 6.4:

Control de Calidad FAL/AVSEC en la Región

(Nota de estudio presentada por IATA)

Sistemas de Administración de la Seguridad (SEMS)

RESUMEN

Este documento explica el enfoque adoptado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) para asegurarse que sus Aerolíneas Miembros adopten un Sistema de Administración de la Seguridad (SEMS en su sigla en inglés) en sus operaciones. A continuación, el documento considera el rol de los sistemas de administración en el ambiente de seguridad de la aviación e identifica los beneficios que conlleva la aplicación de un esquema basado en un sistema SEMS que ya ha sido endosado por todos los actores relevantes en materia de regulaciones de seguridad y en la aplicación operativa de controles de seguridad. Finalmente, el documento destaca los beneficios que semejante método puede proporcionar apoyando el desarrollo y mantención continua de un sistema de transporte aéreo seguro y efectivo, y haciendo cumplir los requisitos del *Anexo 17 - Seguridad*, de la Organización de Aviación Civil (OACI) de la Convención Internacional de Aviación Civil.

REFERENCIAS

- Sistemas de Administración de la Seguridad para Operadores del Transporte Aéreo (Versión 3.1 – Septiembre 2006)
- Sistemas de Administración de la Seguridad para Operadores del Transporte Aéreo –

Resumen Ejecutivo (Versión 3.1 – Septiembre 2006) (**Anexo**).

1. Introducción

1.1 Los Sistemas de Administración de la Seguridad (SEMS) utilizan esencialmente los principios y conceptos propios de los Sistemas de Administración de la Seguridad Operacional o en Vuelo (safety). Las mejoras a nivel mundial en el desempeño de la seguridad operacional, luego del endoso global que se ha dado a los Sistemas de Administración de Seguridad Operacional, sugiere que mejoras similares se pueden esperar en el área de la Seguridad en tierra si los principios SEMS fuesen aceptados mundialmente por los actores relevantes y los reguladores.

1.2 Debido a que SEMS es un enfoque transversal de la seguridad, su éxito depende de su endoso por parte de todos los actores relevantes, incluyendo los reguladores. El endoso de los principios de SEMS por parte de CLAC constituiría un paso muy importante hacia la consecución de dicho objetivo.

1.3 IATA cree que en el actual ambiente operativo, implementar el SEMS en este momento tiene sentido. La seguridad es un asunto de prioridad tanto para los reguladores como para el pasajero. Por lo tanto, cualquiera iniciativa para mejorar las medidas AVSEC serán bienvenidas. Más aún, la alta rotación de personal y el creciente número de nuevas aerolíneas hacen que la necesidad de disponer de procesos de seguridad estandarizada y consistente y de personal entrenado, sea cada vez mayor.

2. Los Sistemas de Administración de la Seguridad de IATA

2.1 Para cumplir con los requisitos de seguridad, es necesario que las aerolíneas apliquen una vasta cantidad de procesos de seguridad. Para mejorar la calidad del cumplimiento con estos requisitos, es importante desarrollar herramientas que faciliten la armonización y estandarización de los procesos de seguridad.

2.2 Para lograr este objetivo, IATA ha pretendido hacer que los Sistemas de Administración de la Seguridad (SEMS) sean un requisito obligatorio para todos sus Miembros. Su cumplimiento se manejará a través del programa de Auditoría de la Seguridad Operacional (IOSA) de IATA.

2.3 Entretanto, a las Aerolíneas Miembros se les exigirá instalar un sistema SEMS aceptable, para lo cual el modelo propuesto solo se deberá considerar a modo de material de orientación. IATA comprende que cada aerolínea necesita cumplir con varios mandatos tanto nacionales como regionales. Por lo tanto, el modelo propuesto, proporciona cierto margen de flexibilidad.

2.4 Aquellas Aerolíneas que han aplicado el sistema SEMS en sus operaciones, pueden rápidamente apreciar sus beneficios en la medida en que éste se transforma en un método proactivo de administración de la seguridad gracias a su interconectividad con un mecanismo de evaluación de amenazas. La implementación de un sistema SEMS significa que los procesos de seguridad de las aerolíneas estarán en su mayor parte determinados por una agenda de datos basados en el *input* que se reciba de los mecanismos de evaluación de amenazas.

2.5 SEMS contribuye a que los requisitos regulatorios exigidos a través del Programa de Seguridad de las Aerolíneas (ACSP¹ en su sigla en inglés) no solo se cumplan sino que se excedan, ya que SEMS apunta a la aplicación de las mejores prácticas de la industria.

¹ ACSP: Air Carrier Security Programme

2.6 SEMS no fue diseñado para reemplazar el modelo ACSP, sino para complementarlo. SEMS pretende orientar cómo implementar los procesos para cumplir con los requisitos exigidos por el ACSP.

2.7 Además de lo anterior, SEMS fue diseñado para ayudar a las aerolíneas a cumplir con los Estándares de Seguridad de IOSA y con las Prácticas Recomendadas. El modelo de SEMS es un documento en constante evolución que está siendo permanentemente revisado y modificado para dar orientaciones respecto de los últimos requisitos de seguridad.

2.8 SEMS facilita la auditoría de medidas de seguridad. Debido a que todos los procedimientos de seguridad deben establecerse por escrito y su aplicación debe ser explicada conforme al sistema SEMS, se elimina así la posibilidad de ambigüedad respecto de cómo cumplir con ciertos requisitos.

2.9 SEMS puede llegar a ser inmensamente beneficioso para una aerolínea así como también para todos los actores relevantes. Con la implementación de SEMS, rápidamente se identificarán las debilidades de una aerolínea, pero simultáneamente, se le proporcionará las herramientas para mitigar tales limitaciones de una manera efectiva.

2.10 SEMS se transformará en el punto central para encontrar todos los documentos y las herramientas de seguridad. Si bien está claro que un solo documento no puede contener todos los procesos de seguridad de las aerolíneas, SEMS puede llegar a ser el lugar común para incluir todos los materiales relativos a la seguridad. Su estructura podrá incluir anexos con requisitos de seguridad específicos para algunos Estados o para ciertos temas (por ejemplo: fraude corporativo, seguridad IT, etc.). Una ubicación central para todas las herramientas de seguridad puede facilitar los procesos de auditoría y fiscalización.

2.11 SEMS inevitablemente le sube la vara a las medidas de seguridad de una aerolínea. SEMS contribuye a insertar la seguridad como un valor corporativo esencial que, posteriormente, ayuda a mejorar la seguridad general de una aerolínea y, en última instancia, de todo el sistema de aviación.

2.12 SEMS le proporciona a las aerolíneas un método más estructurado para lograr sus objetivos de seguridad. La aplicación de procedimientos de seguridad será más formal y objetiva.

2.13 Se insta a las Aerolíneas que adopten principios SEMS y los incluyan como parte de sus ACSP, ya que también serán beneficiosos económicamente. Ayudará a las aerolíneas a aplicar medidas de seguridad más efectivas y eficientes en términos de costo.

2.14 La implementación de SEMS también demuestra la voluntad proactiva por parte de la industria del transporte aéreo de avanzar hacia una armonización mundial de las medidas y procedimientos de seguridad.

3. Componentes Clave de los Sistemas de Administración en un Ambiente de Seguridad

3.1 Dentro de un ambiente de manejo de riesgos de la seguridad, se consideran las amenazas que a menudo son mal definidas, están en constante evolución, y que son el resultado de acciones deliberadas e intencionales. Además, las amenazas específicas a la seguridad deben ser consideradas impredecibles y probablemente de una naturaleza indiscriminada. Por ejemplo, mientras que las agencias de inteligencia y las fuerzas de orden que trabajan en la prevención de actividades terroristas pueden descubrir información que sugiera ataques inminentes, es necesario y prudente asumir que ellos no sean capaces de identificar y detener todas las eventuales amenazas en todo momento.

3.2 También es necesario que las medidas de seguridad puedan ser fortalecidas rápidamente en cualquier momento, como resultado de niveles de riesgo de seguridad elevados. Además de lo anterior, y dada su naturaleza, estas medidas son comúnmente de alta visibilidad e intrusivas, a la vez que entran en conflicto con la necesidad de facilitación a los pasajeros y a la carga, los que requieren de acceso rápido a facilidades y servicios que hagan el proceso de transporte aéreo más expedito. Esto no ocurre con la gran mayoría de los controles en un ambiente de seguridad operacional.

3.3 Estos factores deben ser reconocidos y evaluados al momento de considerar y desarrollar controles preventivos específicos de seguridad y los estándares regulatorios asociados.

3.4 En reconocimiento de estos factores, existe la necesidad de contar con un enfoque integrado de sistemas de administración al interior de las diversas organizaciones, tanto a nivel regulatorio como de la industria, que tengan responsabilidades relacionadas con la entrega de resultados de seguridad operacional (*safety*) y seguridad en tierra (*security*). Semejante enfoque tiene la virtud de ofrecer una variedad de beneficios, incluyendo:

- (a) La integración de los sistemas organizacionales actuales de Administración de la Calidad en una estructura y cultura alineada que asegure un enfoque más cohesionado y estandarizado respecto de cómo implementar los procesos de seguridad con estándares de entrega de servicio mejores y uniformados;
- (b) La introducción a procesos existentes -tanto a nivel regulatorio como de la industria- de actividades de evaluación de riesgo efectivo que puedan contribuir a hacer que los procesos de seguridad sean proactivos y bien enfocados y, en consecuencia, potencialmente más eficientes y eficaces sin causar un impacto indebido en las exportaciones y a los movimientos de los pasajeros;

3.5 Información adicional sobre los componentes clave que son necesarios para una exitosa aplicación de un Sistema de Administración a la Seguridad de la Aviación, se encontrará en el Resumen Ejecutivo de IATA sobre Sistemas de Administración de la Seguridad (SEMS) para Operadores del Transporte Aéreo, que se adjunta como **Anexo**.

3.6 Más aún, para que las aerolíneas puedan aplicar un SEMS exitosamente a sus operaciones, es absolutamente necesario que los Estados consideren que este enfoque cumple con los requisitos de seguridad de OACI, *Anexo 17 – Seguridad*, al igual con aquellos impuestos por reguladores individuales.

3.7 También se recomienda a los Estados que diseñen regulaciones basadas en resultados o estándares esperados, en vez de prescribir procedimientos necesarios con los cuales estar en cumplimiento. Permitir flexibilidad a las entidades responsables de la aplicación de medidas de seguridad para cumplir lo mejor posible con los estándares establecidos, conducirá, en general, a un uso de los recursos más efectivo y eficiente.

3.8 Las regulaciones diseñadas en base a resultados o rendimientos esperados también facilitan la fiscalización de los controles de calidad que los Estados deben ejercer sobre varios actores relevantes, limitando la responsabilidad fiscalizadora para asegurar el cumplimiento de los estándares de seguridad, sin tener que preocuparse de los detalles de cada uno de los procedimientos.

3.9 Por último, con el propósito de asegurar una mejor colaboración al interior de la región CLAC, es absolutamente necesario que los Estados Contratantes reconozcan una variedad de maneras para cumplir con estándares de seguridad si se busca lograr un mejor ambiente de seguridad en la región. La mutua aceptación de procedimientos de seguridad elimina la necesidad de imponer procedimientos de seguridad

extra territorialmente, al tiempo que se asegura el acatamiento del mismo nivel de seguridad, tanto en la región CLAC como a nivel mundial.

4. Enlace con la Enmienda 11 del Anexo 17 de OACI sobre Requisitos de Control de Calidad

4.1 La enmienda 11 al *Anexo 17 –de Seguridad* de OACI entró en vigencia el 1 de Julio del 2006. Esta enmienda contiene medidas para asegurar que el referido Anexo se mantenga consistente con el nivel de amenaza global. Estas medidas incluyen las siguientes:

- (a) Reforzamiento de disposiciones sobre Control de Calidad;
- (b) Conceptos de evaluación de riesgo que refuercen la necesidad de utilizar procesos de evaluación de riesgo por parte de los Estados Contratantes en instancias apropiadas al momento de diseñar y establecer regulaciones.

4.2 IATA considera que un enfoque integrado de manejo de los sistemas a las regulación de la seguridad –tales como aquellos ofrecidos por los Sistemas de Administración de la Seguridad (SEMS)- le permitirá a los Estados cumplir de una manera más efectiva con las disposiciones del Anexo 17, tanto ahora como en el futuro. Lo anterior reconoce los beneficios inherentes a la integración de los programas de evaluación de riesgo con los de regulación de control de calidad, al interior de una estructura y cultura organizacional alineada que asegure un enfoque más cohesionado y estandarizado.

4.3 A modo de ejemplo concreto: la conducción continua de actividades de evaluación de riesgo oportuno y preciso se beneficiará de un sistema de control de calidad que asegure una continua corrección y mejoramiento de los procedimientos de evaluación. Esto contribuye al continuo y robusto desarrollo de regulaciones para enfrentar amenazas y vulnerabilidades ya identificadas o potencialmente emergentes.

4.4 También, y en reconocimiento del hecho que los recursos regulatorios no son ilimitados, los procesos de evaluación de riesgo efectivos ofrecen la posibilidad de permitirle a los Estados concentrarse en sus actividades fiscalizadoras de manera oportuna y en aquellas áreas que más lo requieren.

4.5 Es muy importante considerar que un enfoque SEMS de ninguna manera disminuye la necesidad de tener sistemas efectivos de Control de Calidad – una necesidad que ha sido enfatizada por la Enmienda 11 al promover a nivel de Estándar el material orientador sobre este mismo tema que ya estaba contenido en el *Manual de Seguridad* de OACI Doc 8973. Por el contrario, SEMS proporciona un marco adecuado para alinear y armonizar estos sistemas con procesos organizacionales más amplios, como una manera de lograr un enfoque cohesionado y estandarizado en materia de seguridad aeronáutica, tanto al interior como entre los Estados Miembros de OACI. Esto abre oportunidades para entregar estándares de servicio mejores y más uniformados, a la vez que para cumplir mejor con los requerimientos establecidos en el Anexo 17.

5. La acción de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC

Se invita al Grupo de Expertos de la CLAC a considerar lo siguiente:

- a) Tomar nota de la iniciativa de IATA respecto del Sistema de Administración de la Seguridad (SEMS) y lograr que los Estados Contratantes acepten este enfoque debido a que éste cumple con sus propias regulaciones nacionales de seguridad aeronáutica;
- b) Desarrollar y aplicar regulaciones basadas en el rendimiento, en vez de regulaciones de tipo prescriptivo y procedimental;

- c) Hacer los mejores esfuerzos para lograr una mutua aceptación de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes al interior de la región CLAC y mundialmente; y
- d) Considerar la adopción de un Sistema de Administración que asegure que los requisitos de Control de Calidad contenidos en la Enmienda 11 del Anexo 17, sean cabalmente cumplidos por todos los Estados Contratantes de la región CLAC.

ANEXO 1

SISTEMAS DE ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD (SEMS) PARA OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO RESUMEN EJECUTIVO

1. Introducción

- El Sistema de Administración de la Seguridad (SEMS) es un enfoque más estructurado y estandarizado de cómo implementar los procesos de Seguridad que proporcionarán estándares generales mejores y más uniformes a través de la industria aeronáutica.
- La implementación de SEMS al igual que un proceso de evaluación de amenazas efectivo y enfocado debería contribuir a que los procesos de Seguridad sean más proactivos.
- En esencia, un SEMS es un elemento de responsabilidad de administración corporativa que se propone establecer como política corporativa la administración de la Seguridad como parte integral del negocio en general, haciendo que la Seguridad pase a constituir un valor corporativo esencial mediante el desarrollo de una cultura de Seguridad.
- SEMS da un enfoque comercial al tema de la Seguridad; se establecen metas, niveles de autoridad, etc. de una manera muy similar a lo que ocurre con los Sistemas de Administración de Calidad (QMS¹) y los Sistemas de Administración de la Seguridad (SMS²).
- Al ser considerados en este contexto, se hace obvio que los 3 programas (SEMS, QMS, SMS) deben ser armonizados en aras de asegurar su consistencia y un nivel de atención equivalente.
- Además, SEMS se basa en los estándares del Anexo 17 de OACI y en los Estándares de Seguridad de las Auditorías de Seguridad Operacional (IOSA) de IATA. El sistema de control de calidad (QMS) se convierte en un sistema complementario.
- Cada aerolínea deberá poner en práctica aquel sistema que funcione mejor en su situación específica – no existe un solo sistema “apto para todos”.
- El modelo SEMS debería servir a modo de pauta de aquello que debería lograrse luego de una completa implementación de SEMS.
- Para lograr un Sistema de Administración de la Seguridad que sea efectivo, se deben incluir métodos y procedimientos que consigan:
 - Comprometer a la administración gerencial de la empresa con la Seguridad
 - Designar un Jefe de Seguridad
 - La creación de un Departamento de Seguridad dentro de la estructura organizacional
 - Promover una cultura de Seguridad
 - Entrenamiento de personal dedicado a la Seguridad
 - Entrenamiento para tomar conciencia de la Seguridad para todos los empleados
 - Evaluaciones periódicas del personal de Seguridad
 - Operaciones efectivas de Seguridad día a día
 - Preparación de informes de investigación de incidentes y accidentes
 - Corrección continua a partir del resultado de los informes de incidentes/accidentes
 - Evaluación de amenazas
 - Administración del Riesgo
 - Procedimientos de respuesta a emergencias
 - Auditorías y protocolos periódicos para corregir deficiencias.

¹ QMS: Quality Management Systems

² SMS: Safety Management Systems

- Al momento de poner en práctica un Sistema de Administración de la Seguridad, habrá que tener en consideración los siguientes aspectos:
 - Las empresas deben construir y desarrollar sus procedimientos y prácticas sobre aquellas que ya existen, en vez de comenzar todo de nuevo. SEMS debe ser considerado como una herramienta evolutiva y no como un dispositivo revolucionario.
 - El objetivo debe ser la adopción de estándares que representen las “mejores prácticas”. El Programa de Seguridad de las Aerolíneas requiere que las aerolíneas cumplan con requisitos mínimos. SEMS ayudará a las aerolíneas a cumplir con estándares de “mejores prácticas” y que, a su vez, cumplan con los requerimientos de todos aquellos Estados en los que la aerolínea opera.
 - Un SEMS deberá ser un sistema que comprenda la totalidad de la compañía. Una vez instalado a nivel corporativo, SEMS deberá luego recaer sobre departamentos individuales. Los departamentos de Operaciones de vuelos, Servicios en vuelo, Servicios de Equipaje, Servicios a Pasajeros, Servicios de Aeropuerto, Venta por Teléfono y todos aquellos otros departamentos cuyas actividades contribuyan a la Seguridad, necesitan desarrollar sus propios procedimientos bajo el “paraguas” de SEMS.
 - Cada aerolínea se deberá responsabilizar de desarrollar procedimientos de Seguridad y boletines operativos basados en los conceptos de esta plantilla, tomando en consideración su propia disponibilidad de recursos y el marco regulatorio de su(s) Estado(s) de Registro de sus operaciones.
 - Si fuese necesario externalizar algunas operaciones de Seguridad, los contratos deberán identificar la necesidad de que tales proveedores dispongan de un SEMS equivalente y auditable.
 - Para que el SEMS sea exitoso, necesita el endoso/aval de los reguladores pertinentes y de todos aquellos actores relevantes que participen en la aviación.

2. Organización y Administración

- Es necesario que la administración gerencial de la compañía endose –mediante un documento escrito– su compromiso con la Seguridad como un componente central de los valores esenciales de su aerolínea.
- Se deberá designar un Jefe de Seguridad que reporte directamente a la administración superior de la empresa.
- Se deberá diseñar una clara Estructura Organizacional del Departamento de Seguridad en donde todas y cada una de las responsabilidades necesarias tengan un punto de contacto dedicado. La referida Estructura Organizacional deberá ser de un tamaño proporcional al de la compañía.
- La Seguridad debe ser parte constitutiva de la responsabilidad de cada empleado y parte integral del plan de administración.
- La comunicación de información de Seguridad, según sea apropiado, es una parte muy importante del desarrollo de una cultura de la Seguridad.
- Al emplear contratistas, la aerolínea deberá recabar la siguiente información respecto del contratista antes de acordar la utilización de sus servicios:
 - Preparativos y procedimientos de Seguridad
 - Historial de Seguridad del contratista
 - Políticas de contratación y entrenamiento de personal
 - Se deberán practicar auditorías periódicas

- Además de lo anterior, la aerolínea le deberá entregar al contratista secciones apropiadas del SEMS y asegurarse que está dispuesto a alinearse con el compromiso de cultura de Seguridad de la aerolínea.
- La documentación y los manuales de Seguridad se deben mantener centralizados y accesibles a todos los empleados afectados por documentos o secciones apropiadas.

3. Administración de Recursos Humanos

- Se deberán establecer procedimientos para contratar personal competente y asegurarse que sus antecedentes hayan sido verificados, según se establece en la legislación nacional y en programa de Seguridad de la aerolínea.
- Se deberá desarrollar un programa de entrenamiento eficiente para el personal involucrado en la aplicación de medidas de Seguridad. Se deberán desarrollar modalidades de entrenamiento y testeo/evaluación efectivas y medibles tanto iniciales como recurrentes.
- Todos los empleados deberán asistir a sesiones periódicas de entrenamiento de toma de conciencia de Seguridad, de manera de promover una cultura de la Seguridad.
- Se deberán realizar evaluaciones periódicas de rendimiento, para asegurarse que todos los empleados están cumpliendo adecuadamente con sus funciones de una manera cooperativa y constructiva, que beneficie tanto al empleado como al empleador.
- Es necesario tomar los factores humanos en consideración al momento de desarrollar procedimientos efectivos de Seguridad.
- Los factores humanos deberán ser considerados esenciales, para mantener la motivación del personal a niveles aceptables.
- La rotación y la variedad en el trabajo contribuyen a mantener la motivación y la productividad del personal.

4. Cómo garantizar la calidad

- Para garantizar que las medidas de Seguridad se están cumpliendo de conformidad con los requerimientos, es necesario establecer controles de calidad.
- Existen muchas opciones en materia de medidas de control de calidad, tanto internas como externas, cada una de las cuales tiene sus ventajas y desventajas.
- La mejor manera de garantizar la calidad es probablemente mediante una combinación de medidas de control internas y externas.
- Además de lo anterior, existen mecanismos de auditoría tales como IOSA y el Programa Universal de Auditorías de Seguridad (USAP) de OACI, que tienen el objeto de garantizar estándares aceptables de Seguridad global. SEMS puede ayudar a las aerolíneas a cumplir con los Estándares de Seguridad y Prácticas Recomendadas de IOSA. Por otra parte, SEMS también puede ayudar a los Estados que hayan endosado estos principios, a cumplir exitosamente con los requisitos de las auditorías de USAP.

5. Operaciones de Seguridad

- SEMS debería proporcionar detalles respecto de cómo lograr Estándares de “mejores prácticas” necesarias para procesos de Seguridad que garanticen la protección de los activos de todas las aerolíneas. Habrá que cuidar la consistencia con la legislación nacional respecto de la Seguridad en la aviación.
- Los temas a cubrir en un SEMS deberían incluir, pero no quedar limitados a los siguientes:

- Control de Acceso
 - Perímetro de Seguridad
 - Seguridad del lado aire (*airside*)
 - Protección de aeronaves estacionadas
 - Identificación del personal de aeropuerto
- Seguridad de la aeronave
 - Búsquedas en el avión previo al vuelo
 - Puertas reforzadas para la cabina de los pilotos
- Porte de armas
 - Autorización para porte de armas
 - Porte de armas como equipaje
- Seguridad de pasajeros, supernumerarios y equipaje de cabina
 - Verificación de la identidad de los pasajeros
 - Revisión del equipaje de mano y de los pasajeros
 - Pasajeros en tránsito y transferencias
- Procedimientos especiales de revisión
 - Diplomáticos
 - Personas exentas de revisión
 - Personas en custodia y bajo control administrativo
 - Tripulación aérea, personal de aeropuerto y otros no-pasajeros
 - Monitoreo del rendimiento de los equipos de Seguridad.
- Seguridad del equipaje
- Controles de Seguridad de la carga, correo, y paquetes de courier expreso
- Seguridad de los servicios de catering y tiendas
- Evaluación de Riesgos y Amenazas
- Auditoría de la Seguridad
- Seguridad de los documentos contables

Es muy útil asignar responsabilidades claramente delineadas entre las aerolíneas, las autoridades aeroportuarias y otras entidades involucradas en mantener la Seguridad.

6. Contingencias

- Las Aerolíneas deberán desarrollar mecanismos de evaluación de riesgos y amenazas al igual que mecanismos de administración de riesgos y amenazas. Algunos Estados ofrecen asistencia en el proceso de evaluación de amenazas. Las instrucciones impartidas por los Estados – de haberlas – tendrán preferencia.
- Las Aerolíneas deberán contar con un plan de respuesta ante emergencias para todo tipo de incidentes, incluyendo incidentes de Seguridad. Deberá haber infraestructura y personal apropiado.
- Deberán existir medidas de emergencia para la eventualidad de al menos los siguientes incidentes relacionados con la Seguridad, que son los más comunes:
 - Amenaza de bomba
 - Amenaza de bomba contra edificaciones (incluyendo disposiciones para la evacuación de los terminales)
 - Secuestro

- Las Aerolíneas pueden aprender una gran cantidad de información respecto de las fallas incurridas en sus operaciones cuando ocurren incidentes. Sin embargo, es mejor descubrir tales fallas a través de ejercicios de Seguridad. Para que un incidente constituya una experiencia de aprendizaje, sin embargo, debe haber un exhaustivo proceso de investigación que permita identificar cuáles fueron los procedimientos que fallaron, para remediarlos y para aplicar las medidas correctivas correspondientes.

7. Otras formas de dar cuenta de la Seguridad

- Temas de Seguridad de importancia para las aerolíneas -pero que no están necesariamente relacionados de forma directa con el cumplimiento del Programa de Seguridad Aérea- también pueden ser incluidos como parte de un SEMS. Lo anterior reitera el hecho que SEMS fue diseñado para ser un documento de Seguridad global y comprensivo que promueva la toma de conciencia en materias de Seguridad.
- Los temas que deben ser analizados como parte de una extensión organizacional, pueden ser, aunque no estarán limitados a:
 - Temas relacionados con Seguridad Aérea:
 - o Pasajeros revoltosos/entorpecedores
 - o Pasajeros inadmisibles
 - o Polizontes
 - o Evaluación del riesgo de los pasajeros
 - Protección a tripulaciones en tránsito y a personal fuera de su país.
 - Robo
 - Fraude y delitos internos
 - Seguridad de los edificios y de la infraestructura
 - Estándares y Prácticas de Seguridad Recomendadas Internacionalmente (Marco Legal)
 - Cooperación con Seguridad aeroportuaria y otras agencias regulatorias/AVSEC.
 - Reconocimiento mutuo y armonización de requerimientos y procedimientos de Seguridad.
 - La función AVSEC de los jefes/gerentes de estación.

Para obtener una copia de los Sistemas de Administración de la Seguridad (SEMS) de IATA para los Operadores del Transporte Aéreo y otros documentos SEMS, sírvase contactar a Yannick Lachapelle: lachapelly@iata.org