



PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

LINK CONEXIÓN AÉREA, S. A. DE C. V.

DOMICILIO BASE DE OPERACIONES:
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUERÉTARO

CARRETERA ESTATAL 200
QUERÉTARO-TEQUISQUIAPAN No. 22500
COLÓN, QRO. MÉXICO C.P. 76270



PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**

Septiembre 2015	Revisión 1	En blanco
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

REGISTRO DE REVISIONES

[illegible]

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

La tabla que se muestra a continuación contiene la lista de las páginas efectivas que integran el Programa de Capacitación de Seguridad de la Aviación Civil, por lo que solamente estas páginas deben encontrarse dentro del Programa. Cualquier página no enlistada deberá removerse y destruirse.

SEC.-PÁG.	REVISIÓN	FECHA	SEC. PÁG.	REVISIÓN	FECHA
Portada	Rev. 1	Septiembre 2015	5-8	Rev. 2	Septiembre 2016
En blanco	Rev. 1	Septiembre 2015	5-9	Rev. 2	Septiembre 2016
Página 1	Rev. 2	Septiembre 2016	5-10	Rev. 2	Septiembre 2016
Página 2	Rev. 2	Septiembre 2016	5-11	Rev. 2	Septiembre 2016
Página 3	Rev. 2	Septiembre 2016	5-12	Rev. 2	Septiembre 2016
Página 4	Rev. 2	Septiembre 2016	5-13	Rev. 2	Septiembre 2016
Página 5	Rev. 2	Septiembre 2016	5-14	Rev. 2	Septiembre 2016
Página 6	Rev. 1	Septiembre 2015	5-15	Rev. 2	Septiembre 2016
1-1	Rev. 2	Septiembre 2016	5-16	Rev. 2	Septiembre 2016
1-2	Rev. 2	Septiembre 2016	5-17	Rev. 2	Septiembre 2016
1-3	Rev. 2	Septiembre 2016	5-18	Rev. 2	Septiembre 2016
1-4	Rev. 2	Septiembre 2016	5-19	Rev. 2	Septiembre 2016
2-1	Rev. 2	Septiembre 2016	5-20	Rev. 2	Septiembre 2016
2-2	Rev. 2	Septiembre 2016	5-21	Rev. 2	Septiembre 2016
2-3	Rev. 2	Septiembre 2016	5-22	Rev. 2	Septiembre 2016
2-4	Rev. 2	Septiembre 2016	5-23	Rev. 2	Septiembre 2016
2-5	Rev. 2	Septiembre 2016	5-24	Rev. 2	Septiembre 2016
2-6	Rev. 2	Septiembre 2016	5-25	Rev. 2	Septiembre 2016
3-1	Rev. 2	Septiembre 2016	5-26	Rev. 2	Septiembre 2016
3-2	Rev. 1	Septiembre 2015	5-27	Rev. 2	Septiembre 2016
4-1	Rev. 2	Septiembre 2016	5-28	Rev. 2	Septiembre 2016
4-2	Rev. 1	Septiembre 2015	5-29	Rev. 2	Septiembre 2016
4-3	Rev. 2	Septiembre 2016	5-30	Rev. 2	Septiembre 2016
4-4	Rev. 2	Septiembre 2016	5-31	Rev. 2	Septiembre 2016
4-5	Rev. 2	Septiembre 2016	5-32	Rev. 2	Septiembre 2016
4-6	Rev. 2	Septiembre 2016	5-33	Rev. 2	Septiembre 2016
4-7	Rev. 2	Septiembre 2016	5-34	Rev. 2	Septiembre 2016
4-8	Rev. 2	Septiembre 2016	5-35	Rev. 2	Septiembre 2016
4-9	Rev. 2	Septiembre 2016	5-36	Rev. 2	Septiembre 2016
4-10	Rev. 2	Septiembre 2016	5-37	Rev. 2	Septiembre 2016
4-11	Rev. 2	Septiembre 2016	5-38	Rev. 2	Septiembre 2016
4-12	Rev. 2	Septiembre 2016	5-39	Rev. 2	Septiembre 2016
5-1	Rev. 2	Septiembre 2016	5-40	Rev. 2	Septiembre 2016
5-2	Rev. 2	Septiembre 2016	6-1	Rev. 2	Septiembre 2016
5-3	Rev. 2	Septiembre 2016	6-2	Rev. 1	Septiembre 2015
5-4	Rev. 2	Septiembre 2016	7-1	Rev. 2	Septiembre 2016
5-5	Rev. 2	Septiembre 2016	7-2	Rev. 1	Septiembre 2015
5-6	Rev. 2	Septiembre 2016	7-3	Rev. 1	Septiembre 2015
5-7	Rev. 2	Septiembre 2016	7-4	Rev. 1	Septiembre 2015

[illegible][illegible]

ÍNDICE

Registro de revisiones	1
Lista de páginas efectivas.....	2
Índice	4
1. Generalidades	1-1
1.1 Introducción.....	1-1
1.2 Objetivos y criterios relativos a la instrucción.....	1-2
1.3 Propósito y alcance del programa de capacitación	1-3
1.4 Fundamento legal.....	1-4
2. Población a instruir	2-1
2.1 Personal al que está dirigida la instrucción.....	2-1
2.2 Información administrativa relativa a la selección y presentación de los candidatos.....	2-2
2.3 Perfil que debe tener el personal que recibe la capacitación AVSEC	2-4
2.3.1 Personal operativo de seguridad.....	2-4
2.3.2 Personal técnico aeronáutico	2-5
2.3.3 Personal administrativo	2-5
2.4 Pruebas a las que se someterán (evaluación del perfil).....	2-6
3 Responsabilidades asignadas respecto a los cursos de instrucción.....	3-1
3.1 Del personal que proporciona la capacitación AVSEC y las autorizaciones respectivas.....	3-1
3.2 Del personal que participa y condiciones que deben cumplir para su aceptación.....	3-1
4 Control y seguimiento de asistencias y aprovechamiento	4-1
4.1 Proceso de inscripción del participante y formularios respectivos.....	4-1
4.2 Formato de lista de asistencia del curso.....	4-2
4.3 Banco de preguntas del examen y matriz de repuestas	4-3
4.3.1 Para el personal operativo de seguridad	4-3
4.3.2 Para el personal técnico aeronáutico y administrativo	4-7
4.4 Modelo de la constancia de capacitación	4-11
5. Plan de estudios	5-1
5.1 Plan de estudios para el personal operativo de seguridad.....	5-1
5.2 Plan de estudios para el personal técnico aeronáutico	5-21
5.3 Plan de estudios para el personal administrativo	5-36
6 Periodicidad de la capacitación.....	6-1
6.1 Capacitación inicial.....	6-1

6.2 Capacitación recurrente	6-1
7. Procedimiento para aprobar el curso de capacitación	7-1
7.1 Examen teórico / evaluación práctica en campo	7-1
7.2 Evaluación del curso por parte de los alumnos para fines de mejora continua de la instrucción...	7-2
7.3 Mecanismos de retroalimentación general del curso para la mejora continua	7-3
8. Proceso de protección, restricción y distribución limitada de la información para la capacitación	8-1
8.1 Formato de carta de confidencialidad instructor / alumno	8-1
8.2 Formato por medio del cual se mantendrá los registros del personal que recibió la instrucción ...	8-2

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**

1. GENERALIDADES

1.1 INTRODUCCIÓN

El Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, tiene como propósito establecer las políticas y medidas de seguridad que permitirán prevenir actos de interferencia ilícita en las operaciones y como las conductas insubordinadas de los usuarios. Las medidas contenidas en el MSPAI, cumplen con las normativas internacionales, Anexo 17 de la OACI, la Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos y sus reglamentos, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y de la Circular Obligatoria CO SA-17.1/10 que establece el contenido del Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, los cuales son compatibles o complementarios a los programas de seguridad de los aeropuertos, desde los que se ofrece el servicio de transporte aéreo.

TAR Aerolíneas ha establecido actividades en tierra, operaciones aéreas e instalaciones de la empresa, que nos permitirán desarrollar los procedimientos y cuidados necesarios que garanticen la seguridad de las operaciones de vuelo y la protejan en casos de actos de interferencia ilícita en contra de la aeronave, pasajeros, personal de tierra, tripulación de vuelo, equipajes e instalaciones.

Dichos procedimientos permitirán prevenir los actos de interferencia ilícita a fin de evitar que sucedan y en su defecto atender y eliminar los intentos de esta índole de una manera inmediata y ordenada; a través de la actuación oportuna de las distintas áreas que conforman la Empresa y de la intervención de las autoridades para la atención de cualquier intento de actos ilícitos o amenazas.

Estas medidas de seguridad se extienden a todas las operaciones de TAR Aerolíneas y las deberán de llevar a cabo todos los involucrados y responsables de su cumplimiento.

El objetivo principal de este programa de capacitación es transmitir a todo el personal pertinente, la importancia de asegurar la protección y la salvaguarda de los pasajeros, los tripulantes de vuelo, el personal en tierra, el público y las instalaciones de los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, contra actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en el aire, mediante una combinación de medidas y las organizaciones de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

Este Programa de Capacitación se ha realizado de conformidad con lo dispuesto en la Circular Obligatoria CO SA-17.8/16 que establece el contenido de los programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil, y el documento Términos de referencia recomendados para programas de instrucción y capacitación en materia de seguridad de aviación civil para concesionarios y permisionarios de aeródromos y operadores aéreos y empresas que prestan o intervienen en la seguridad de la aviación civil, publicado en el sitio web de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.2 OBJETIVOS Y CRITERIOS RELATIVOS A LA INSTRUCCIÓN

Los objetivos del programa de capacitación de seguridad de la aviación civil de TAR Aerolíneas son:

- a) Elaborar un marco para el entrenamiento del personal en esta materia
- b) Difundir las responsabilidades de los encargados de la supervisión de las medidas de seguridad establecidas en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita
- c) Proveer al personal con los conocimientos necesarios en materia de seguridad de la aviación civil.
- d) Familiarizar a todo el personal con los procedimientos contra actos de interferencia ilícita.
- e) Garantizar el óptimo aprovechamiento de la información de seguridad proporcionada al personal de TAR Aerolíneas.
- f) Mantener los canales de retroalimentación entre los participantes y los instructores.
- g) Asegurar mediante evaluaciones consistentes, que el personal conoce los procedimientos establecidos para la prevención de actos de interferencia ilícita.

La Gerencia de Seguridad Aérea, garantizará que la capacitación de seguridad de la aviación civil sea adecuada a las necesidades del momento y capaz de cubrir cualquier variación en los niveles de amenaza.

El objetivo de la Dirección de Seguridad Operacional al implementar este programa de capacitación, es desarrollar en el personal la actitud, conocimientos, habilidades y experiencia necesaria para hacer su trabajo en materia de seguridad.

Por lo anterior, este programa de capacitación debe ser revisado con frecuencia para garantizar que se cumplen no sólo con las necesidades existentes, sino las demandas del futuro en términos de preparación, recursos y equipos.

1.3 PROPÓSITO Y ALCANCE DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

La instrucción en materia de seguridad de la aviación civil tiene como propósito transmitir a todo el personal pertinente, la importancia de asegurar la protección y la salvaguarda de los pasajeros, los tripulantes de vuelo, el personal en tierra, el público y las instalaciones de los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, contra actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en el aire, mediante una combinación de medidas y las organizaciones de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

Este programa de capacitación tiene alcance en toda la organización, incluyendo el personal propio y subcontratado, de acuerdo al nivel de participación que cada tipo de personal tiene en las operaciones de seguridad.

TAR designará al personal que realizará la seguridad y vigilancia, quienes llevarán a cabo esta función de acuerdo al perfil correspondiente, evitando que personal distinto al personal de seguridad reciba instrucción de Guardia de Seguridad.

El Capítulo 5 contiene el plan de estudios que se debe impartir a cada tipo de personal involucrado en las operaciones de TAR Aerolíneas.

1.4 FUNDAMENTO LEGAL

Este programa de capacitación ha sido preparado en cumplimiento con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, Capítulo IX Inciso B, Ley de Aviación Civil, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos, Reglamento de la Ley de Aeropuertos, Normas Oficiales Mexicanas y Circular Obligatoria CO SA-17.8/16 que establece el contenido de los programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil, así como el documento Términos de referencia recomendados para programas de instrucción y capacitación en materia de seguridad de aviación civil para concesionarios y permisionarios de aeródromos y operadores aéreos y empresas que prestan o intervienen en la seguridad de la aviación civil, publicado en el sitio web de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Así mismo, se fundamenta en los siguientes ordenamientos:

CO SA 17.1 Que establece el contenido del Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

CO SA 17.2 Que establece la regulación de artículos prohibidos a introducir a las aeronaves de servicio al público, y su posesión en las zonas estériles de los aeródromos civiles de servicio al público para la prevención de actos de interferencia ilícita.

CO SA 17.7 Requisitos para la certificación de instructores de seguridad de la aviación civil.

CO SA 17.8 Que establece el contenido de los programas de instrucción en materia de seguridad de la aviación civil.

CO SA 17.11 Disposiciones a usuarios de los servicios de los aeropuertos y del transporte aéreo, y a las sanciones administrativas a aquellos perturbadores e insubordinados.

2. POBLACIÓN A INSTRUIR

2.1 PERSONAL AL QUE ESTÁ DIRIGIDA LA INSTRUCCIÓN

La instrucción en materia de seguridad de la aviación civil está dirigida al siguiente personal, sea propio o subcontratado:

- Personal operativo de seguridad
- Personal técnico aeronáutico
- Personal administrativo

2.2 INFORMACIÓN ADMINISTRATIVA RELATIVA A LA SELECCIÓN Y PRESENTACIÓN DE LOS CANDIDATOS

El proceso de selección de los candidatos a los distintos puestos de la organización es realizado por la Gerencia de Recursos Humanos de TAR Aerolíneas.

Los criterios de selección están vertidos en los perfiles y descripciones de puesto desarrollados por la Gerencia de Recursos Humanos, los cuales incluyen las especificaciones establecidas en el Capítulo IX del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, según corresponde.

La Gerencia de Recursos Humanos solicitará a todo el personal de nuevo ingreso los siguientes documentos para poder proceder a su contratación, y para la creación de su expediente en la empresa:

- Currículum vitae
- Acta de nacimiento
- Acta de matrimonio si aplica
- Acta de nacimiento hijos
- Cédula profesional
- Título
- Credencial del INE
- RFC
- CURP
- Comprobante domiciliario
- Pasaporte
- Examen toxicológico
- Examen psicológico (este será aplicado por TAR Aerolíneas)
- Examen médico (certificado por una institución reconocida)
- Afiliación del IMSS
- Certificado de estudios
- Carta de recomendación del último empleo
- Fotografía de frente, a color, ovalada, tamaño credencial para expediente
- Fotografía digital
- Cuenta bancaria (en caso de no contar con una, la empresa abrirá una cuenta)
- 2 últimos recibos de nómina del empleo anterior
- Carta de antecedentes no penales
- Licencia de conducir

Durante el proceso de selección se le hará saber a los precandidatos, que la información de su expediente será investigada, con el objeto de evitar futuras acciones legales contra ella.

Con el fin de facilitar el proceso de investigación, el candidato deberá completar la información personal general, la cual podrá incluir lo siguiente:

- Fecha y lugar de nacimiento.
- Residencia previa (últimos años).
- Trabajos anteriores, incluyendo:

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 2 Pág.- 2
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- Dirección completa.
- Jefe inmediato.
- Motivo de la separación laboral

Cuando los servicios de seguridad sean contratados con empresas externas, TAR Aerolíneas solamente contratará a empresas que se encuentren acreditadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y que cumplan con el artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. TAR Aerolíneas se asegurará de que el personal que utiliza la empresa contratada cumpla con los requisitos de los perfiles del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria capítulo IX y el artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos

2.3 PERFIL QUE DEBE TENER EL PERSONAL QUE RECIBE LA CAPACITACIÓN AVSEC

2.3.1 PERSONAL OPERATIVO DE SEGURIDAD

El personal operativo de seguridad debe cumplir invariablemente los preceptos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, Capítulo IX “Personal”, Sección A “Criterios de Selección”, Numeral 2 “Vigilante”:

FUNCION GENERICA: Vigilar y proteger los bienes propiedad del aeródromo, asimismo la seguridad de sus empleados, usuario o público en general que se encuentre dentro de sus instalaciones o área, haciendo cumplir los reglamentos establecidos.

ESCOLARIDAD: Secundaria terminada.

EDAD: Mínima 18 años, máxima 40

SEXO: Indistinto

EXPERIENCIA: No indispensable

APTITUDES: Adaptabilidad, cooperación, coeficiente intelectual medio, capacidad física, discreción, responsabilidad y acatamiento a la autoridad.

REQUISITOS

FISICOS:

a) Deben estar en buen estado de salud física y mental. Aprobar los exámenes toxicológicos, físicos y psicológicos que se le practiquen.

b) Deberán presentar un certificado médico de una institución reconocida.

c) Demostrar capacidad física mínima mediante una prueba para constatar que puede someter a un posible agresor que ponga en peligro los intereses del Concesionario o Permisionario, del aeródromo o la integridad física de los empleados o usuarios de los aeropuertos.

d) Para entender problemas sencillos que se presentan al hacer cumplir, a los visitantes y empleados, las indicaciones de vialidad y consignas de seguridad establecidas en el aeródromo.

CAPACIDAD: Entiéndase por ésta lo establecido en el Artículo 450 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, interpretado a contrario sensu.

CONOCIMIENTOS: Experiencia laboral, Adiestramiento físico, Defensa personal, Primeros auxilios, Relaciones humanas, Trato al público y deberán ser comprobables al momento de que el vigilante entre en funciones.

CAPACITACION:

Operación Aeroportuaria, Reglamento de higiene y seguridad, Programa de Seguridad del Aeródromo.

Estos cursos serán impartidos por un centro de capacitación, o con instructores foráneos autorizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. El personal que no apruebe las evaluaciones deberá ser sustituido de inmediato por la empresa prestadora del servicio.

CERTIFICACION

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 2 Pág.- 4
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Las habilidades físicas y los conocimientos de este personal, deben ser certificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil a través del otorgamiento de una licencia similar a la del personal técnico aeronáutico de tierra, de acuerdo a lo establecido en la Norma Básica de Seguridad respectiva.

La Autoridad Aeroportuaria podrá corroborar mediante investigaciones los antecedentes laborales y no penales de este personal.

2.3.2 PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

El personal técnico aeronáutico deberá contar con la licencia y examen médico vigente expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (piloto, sobrecargo, oficial de operaciones o técnico en mantenimiento), además de cumplir los requisitos que al efecto establezca la Gerencia de Recursos Humanos de TAR Aerolíneas.

2.3.3 PERSONAL ADMINISTRATIVO

El personal administrativo deberá cumplir los requisitos que al efecto establezca la Gerencia de Recursos Humanos de TAR Aerolíneas.

2.4 PRUEBAS A LAS QUE SE SOMETERÁN (EVALUACIÓN DEL PERFIL)

La evaluación del perfil es realizada por la Gerencia de Recursos Humanos, a través de la aplicación de diversas pruebas para verificar que los candidatos cubren el perfil del puesto que están solicitando.

Previo a su ingreso a la organización, el personal deberá someterse y aprobar los siguientes exámenes:

- Examen médico (acreditar con certificado médico de una institución reconocida)
- Examen toxicológico (acreditar con resultados del laboratorio de su preferencia)
- Examen psicológico (aplicado por la Gerencia de Recursos Humanos de TAR Aerolíneas)

3 RESPONSABILIDADES ASIGNADAS RESPECTO A LOS CURSOS DE INSTRUCCIÓN

3.1 DEL PERSONAL QUE PROPORCIONA LA CAPACITACIÓN AVSEC Y LAS AUTORIZACIONES RESPECTIVAS

A continuación se enlistan las responsabilidades del personal que proporciona la capacitación AVSEC y las autorizaciones respectivas necesarias:

- Ser un instructor autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Estudiar y mantenerse actualizado respecto a los temas de seguridad de la aviación civil.
- Mantener la información del curso en un lugar seguro y tomar medidas de precaución sobre su contenido.
- Mantener la confidencialidad de la información que posea para proporcionar la capacitación.

3.2 DEL PERSONAL QUE PARTICIPA Y CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR PARA SU ACEPTACIÓN

A continuación se enlistan las responsabilidades del personal que participa y las condiciones que se deben cumplir para su aceptación:

- Ser contratados o subcontratados de TAR Aerolíneas.
- Cumplir con los perfiles establecidos en el PNSA y los perfiles establecidos por la empresa.
- Acudir en tiempo y forma para recibir el curso.
- Cubrir las unidades del temario que le corresponden.
- Presentar el examen final del curso y aprobarlo.
- En caso de no aprobar el examen, asistir nuevamente cuando sea reprogramado por el Área de Capacitación de TAR Aerolíneas.
- Mantener la confidencialidad de la información que le sea proporcionada durante la capacitación.

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**

4 CONTROL Y SEGUIMIENTO DE ASISTENCIAS Y APROVECHAMIENTO

4.1 PROCESO DE INSCRIPCIÓN DEL PARTICIPANTE Y FORMULARIOS RESPECTIVOS

La inscripción de los participantes en la capacitación de seguridad de la aviación civil se efectúa a través del Área de Capacitación de TAR Aerolíneas, quien de acuerdo a sus procedimientos, está encargada de asignar al personal a recibir la capacitación y programar los cursos.

La inscripción de los participantes se formaliza a través de su registro en la lista de asistencia respectiva. Además, el personal que participe en la capacitación debe llenar el siguiente formato de registro:



Formato de Registro

Nombre Completo: _____

Fecha de Nacimiento (DD/MM/AAAA): _____

Estación: _____ Puesto: _____

Área: _____

Licencia Técnico-Aeronáutica: ☐ SI ☐ NO

No de Licencia: _____

Tipo de Licencia: _____

Vigencia: _____

• DATOS LABORALES

Empresa: _____

Domicilio: _____

Teléfono: _____

• DATOS ACADÉMICOS

Último grado de estudios: _____

Institución: _____

Año: _____

Fecha: _____ Firma: _____

4.2 FORMATO DE LISTA DE ASISTENCIA DEL CURSO



LISTA DE ASISTENCIA

FECHA: _____
 CURSO: Seguridad de la Aviación Civil

ESTACIÓN: _____
 INSTRUCTOR: _____

#	Nombre	Puesto / Área	Firma
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			

ESCRIBIR CON LETRA LEGIBLE

4.3 BANCO DE PREGUNTAS DEL EXAMEN Y MATRIZ DE REPUESTAS

La evaluación del curso de seguridad de la aviación civil consta de diez preguntas de opción múltiple, las cuales se podrán elegir indistintamente del siguiente banco de preguntas.

4.3.1 PARA EL PERSONAL OPERATIVO DE SEGURIDAD

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?
 - a) SCT
 - b) OACI
 - c) OTAN

2. ¿En qué año se creó la OACI?
 - a) 1910
 - b) 1944
 - c) 2001

3. ¿Dónde se encuentra la sede de la OACI?
 - a) En la Ciudad de México
 - b) En Montreal, Canadá
 - c) En Estados Unidos de Norteamérica

4. ¿Cuántos Anexos integran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?
 - a) 11
 - b) 19
 - c) 24

5. ¿Qué continen los Anexos de la OACI?
 - a) Normas y métodos recomendados (SARPS)
 - b) Disposiciones internas para uso del Consejo
 - c) Sanciones que se deben aplicar a los infractores

6. ¿Qué Anexo de la OACI contiene las normas y métodos recomendados para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 4 Pág.- 3
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- a) 4
- b) 17
- c) 19

7. México es un Estado contratante de la OACI

- a) Cierto
- b) Falso

8. ¿Qué organismo regula la seguridad de la aviación civil en México?

- a) DGAC
- b) PFP
- c) SENEAM

9. ¿Cuál es el instrumento normativo que establece las medidas para preservar la seguridad de la aviación civil en México?

- a) Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria
- b) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
- c) Ley de Seguridad Nacional

10. ¿Qué es la seguridad de la aviación civil?

- a) Es la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita
- b) Es el estado en que los riesgos se reducen a un nivel aceptable
- c) Es una forma de evitar errores y distracciones

11. ¿Qué Manual de TAR Aerolíneas contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?

- a) MSO
- b) MGO
- c) MSPAII

12. ¿Cuál es el significado de MSPAII?

- a) Manual de sobrecargos para actos ilícitos
- b) Manual de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita
- c) Manual de seguridad para la aviación e intentos ilícitos

13. ¿Cuál de los siguientes NO es un artículo restringido?

- a) Armas de fuego
- b) Explosivos
- c) Teléfonos celulares

14. ¿Qué es una zona restringida?

- a) Las zonas de la parte aeronáutica en la se aplican controles de seguridad
- b) La zona publica de un aeropuerto donde se encuentran los locales comerciales
- c) Las zonas aledañas al aeropuerto

15. ¿Qué es un control de seguridad?

- a) Medios que se utilizan para hacer filas en los aeropuertos
- b) Medios que se utilizan para prevenir la propagación de enfermedades en los aeropuertos
- c) Medios que se utilizan para evitar que se introduzcan armas, explosivos o sustancias peligrosas

16. ¿Qué documento es requerido para ingresar a la zona estéril como pasajero?

- a) Pase de abordar e identificación oficial
- b) Acta de nacimiento
- c) Tarjeta de identificación aeroportuaria (TIA)

17. ¿Qué documento es requerido para ingresar a la zona restringida como empleado?

- a) Pase de abordar
- b) Tarjeta de identificación aeroportuaria (TIA)
- c) Identificación oficial

18. ¿Qué NO se debe hacer en caso de recibir una amenaza de bomba telefónica?

- a) Llenar el formato de amenaza de bomba
- b) Informar al Centro de Control Operacional
- c) Colgar el teléfono e ignorar la amenaza

19. ¿TAR Aerolíneas cuenta con un procedimiento para el transporte de ARPEL?

- a) Si
- b) No

20. ¿TAR Aerolíneas cuenta con un procedimiento para el transporte de reos?

- a) Si
- b) No

21. ¿TAR Aerolíneas cuenta con un procedimiento para el transporte de deportados?

- a) Si
- b) No

22. ¿En TAR Aerolíneas se pueden transportar mercancías peligrosas?

- a) Si
- b) No

23. De acuerdo al MSPAI, ¿quién es el responsable de realizar la identificación positiva de los clientes?

- a) El Oficial de Operaciones
- b) El Anfitrión
- c) El Jefe de Aeropuerto

24. De acuerdo al MSPAI, ¿en qué lugar y momento se debe realizar la identificación positiva de los clientes?

- a) Solamente en el mostrador, durante la documentación
- b) Al momento de documentar y al momento de abordar
- c) Solamente en el punto de inspección

25. De acuerdo al MSPAI, ¿cuándo se debe llevar a cabo la inspección de seguridad de la aeronave?

- d) Antes de cada vuelo
- e) Antes del primer vuelo del día
- f) De manera aleatoria cuando lo decida el Jefe de Aeropuerto

4.3.2 PARA EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO Y ADMINISTRATIVO

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?
 - a) SCT
 - b) OACI
 - c) OTAN

2. ¿Cuántos Anexos integran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?
 - a) 11
 - b) 19
 - c) 24

3. ¿Qué Anexo de la OACI contiene las normas y métodos recomendados para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?
 - a) 4
 - b) 17
 - c) 19

4. ¿Qué organismo regula la seguridad de la aviación civil en México?
 - a) DGAC
 - b) PFP
 - c) SENEAM

5. ¿Cuál es el instrumento normativo que establece las medidas para preservar la seguridad de la aviación civil en México?
 - a) Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria
 - b) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
 - c) Ley de Seguridad Nacional

6. ¿Qué es la seguridad de la aviación civil?
 - a) Es la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita
 - b) Es el estado en que los riesgos se reducen a un nivel aceptable
 - c) Es una forma de evitar errores y distracciones

7. ¿Qué Manual de TAR Aerolíneas contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?
- a) MSO
 - b) MGO
 - c) MSPAII
8. ¿Cuál es el significado de MSPAII?
- a) Manual de sobrecargos para actos ilícitos
 - b) Manual de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita
 - c) Manual de seguridad para la aviación e intentos ilícitos
9. ¿Cuál de los siguientes NO es un artículo restringido?
- a) Armas de fuego
 - b) Explosivos
 - c) Teléfonos celulares
10. ¿Qué NO se debe hacer en caso de recibir una amenaza de bomba telefónica?
- a) Llenar el formato de amenaza de bomba
 - b) Informar al Centro de Control Operacional
 - c) Colgar el teléfono e ignorar la amenaza
11. ¿TAR Aerolíneas cuenta con un procedimiento para el transporte de ARPEL?
- a) Si
 - b) No
12. ¿TAR Aerolíneas cuenta con un procedimiento para el transporte de reos?
- a) Si
 - b) No
13. ¿TAR Aerolíneas cuenta con un procedimiento para el transporte de deportados?
- a) Si
 - b) No

14. ¿En TAR Aerolíneas se pueden transportar mercancías peligrosas?

- a) Si
- b) No

15. De acuerdo al MSPAI, ¿cuándo se debe llevar a cabo la inspección de seguridad de la aeronave?

- a) Antes de cada vuelo
- b) Antes del primer vuelo del día
- c) De manera aleatoria cuando lo decida el Jefe de Aeropuerto

El formato de examen es el siguiente:



EXAMEN DEL CURSO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Nombre:		Fecha:	
Área / Estación:		Calificación:	

Instrucciones: Selecciona la respuesta correcta.

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?
 - a) SCT
 - b) OACI
 - c) OTAN
2. ¿Dónde se encuentra la sede de la OACI?
 - a) En la Ciudad de México
 - b) En Montreal, Canadá
 - c) En Estados Unidos de Norteamérica
3. ¿Cuántos Anexos integran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?
 - a) 11
 - b) 19
 - c) 24
4. ¿Qué Anexo de la OACI contiene las normas y métodos recomendados para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?
 - a) 4
 - b) 17
 - c) 19
5. México es un Estado contratante de la OACI
 - a) Cierto
 - b) Falso
6. ¿Qué organismo regula la seguridad de la aviación civil en México?
 - a) DGAC
 - b) PFP
 - c) SENEAM

4.4 MODELO DE LA CONSTANCIA DE CAPACITACIÓN



Folio: 5631

Otorga la presente constancia a:

Nombre del participante

Por haber aprobado el curso de:

"Seguridad de la Aviación Civil"

de Transportes Aéreos Regionales (Link Conexión Aérea)

Impartido el día 14 de octubre de 2016 en la Ciudad de Santiago de Querétaro,
Qro., con una duración de: -- horas.

Calificación final: 90/100 (noventa/cien)

**P.A. O. Ops. Jesús Ernesto
Gallardo Berúmen**
Comandante del Aeropuerto
Internacional de Querétaro

Autoriza
Ing. Omar López León
Director de Seguridad Operacional

Instructor
Lucía del Sol López Rueda
Gerente de Seguridad Aérea
Certificado N°: -----

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**

5. PLAN DE ESTUDIOS

El plan de estudios de la capacitación de Seguridad de la Aviación Civil consta de los siguientes módulos, mismos que serán impartidos a los diferentes tipos de personal de acuerdo al nivel de profundidad con que requieran conocer, cumplir y hacer cumplir los procedimientos de seguridad de TAR Aerolíneas.

5.1 PLAN DE ESTUDIOS PARA EL PERSONAL OPERATIVO DE SEGURIDAD

Este personal deberá recibir la capacitación genérica “Tronco común” y la específica de “Guardia de Seguridad” orientado a la operación de TAR Aerolíneas.

MÓDULO	Inicial	Recurrente
GENÉRICA “TRONCO COMÚN (TC)”		
Actividades de inauguración, introducción y administración del curso		
• Actividades de inauguración	00:20	00:20
• Introducción al curso y su administración	00:30	00:10
• Perfil del alumno	00:10	00:10
Módulo 1-TC “Concentización en materia de Seguridad de la Aviación Civil”		
• Naturaleza de la amenaza	00:10	00:10
• Métodos de ataque	00:30	00:15
• Contramedidas técnicas	00:30	00:15
• Contramedidas físicas	00:30	00:15
Módulo 2-TC. “Trabajando en el aeropuerto”		
• Desplazamientos seguros al interior del aeropuerto	00:20	00:10
• Sistemas de permisos aeroportuarios	00:30	00:15
• Comunicación por radio	00:20	00:10
• Conciencia en materia de seguridad	00:20	00:10
Módulo 3-TC. “Derechos Humanos y facilitación de los pasajeros”		
• ¿Qué son los Derechos Humanos?	00:45	00:25
• Generaciones de los Derechos Humanos	00:15	00:10
• Carta de derechos de los pasajeros de aeronaves	00:45	00:25
• Atención a personas con discapacidad		
Módulo 4-TC. “Identificación de artefactos explosivos y otros artículos de uso restringido”		
• Categorías de artículos restringidos	00:30	00:20
• Demostración de armas de fuego y material explosivo	01:00	00:30
• Componentes de los artefactos explosivos	00:40	00:20
• Métodos de encubrimiento	00:40	00:20
• Descubrimiento de armas	00:40	00:20
Módulo 5-TC “Inspección del edificio”		
• Procedimientos de inspección del edificio	00:30	00:15
Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 1
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

• Conceptos relacionados con la esterilidad del área de espera	00:30	00:15
• Inicio de la inspección	00:30	00:15
• Directivas para proceder a la inspección	00:30	00:15
Módulo 6-TC “Marco legal y normativo”		
• Normas internacionales y métodos recomendados	02:00	01:00
• Leyes, reglamentos, normas y otras disposiciones nacionales	03:00	01:30
• Programa Local de Seguridad Aeroportuaria (PLSA)	01:00	00:30
Subtotal tronco común	17:25	09:10

ESPECIALIDAD “GUARDIA DE SEGURIDAD (GS)”		
Módulo 1-GS “Patrullaje y vigilancia”		
• Defensa intensa	00:30	00:15
• Conceptos en materia de seguridad	01:00	00:30
• Responsabilidades de los guardias	00:30	00:15
• Áreas vulnerables	01:20	00:40
• Desplazamiento seguro al interior del aeropuerto	00:40	00:20
Módulo 2-GS “Protección de la aeronave”		
• Definición de las áreas de responsabilidad	00:30	00:15
• Control de acceso a la aeronave	01:00	00:30
• Aeronaves sin vigilancia	00:30	00:15
• Vigilancia de las aeronaves	00:40	00:20
• Mantenimiento del carácter estéril del área	00:30	00:10
• Demostración de técnicas de inspección de la aeronave	01:00	00:20
Subtotal especialización Guardia de Seguridad	08:10	03:50
ESPECÍFICA “TAR AEROLÍNEAS (TAR)”		
Módulo 1-TAR “Procedimientos del MSPAI de TAR”		
• Vigilancia de las aeronaves	2:00	00:40
• Custodia del equipaje documentado	1:30	00:30
• Registro de eventos e irregularidades	00:55	00:20
Actividades de clausura		
• Evaluaciones	01:30	01:00
• Actividades de clausura	00:30	00:30
Subtotal específica TAR Aerolíneas	06:25	03:00
Total de horas para el personal operativo de seguridad	32:00	16:00

Actividades de inauguración, introducción y administración del curso

Bienvenida a los participantes. Presentación del instructor al grupo indicando su nombre, puesto y datos de contacto. Dinámica de presentación de los participantes para fomentar el trabajo en equipo, la comunicación y el entendimiento del trabajo del otro. Presentación del objetivo del curso, el perfil del alumno, así como las reglas e información administrativa del curso. Debe motivarse la participación de los alumnos, la resolución de dudas, la consulta de manuales, el apego a los procedimientos y la cultura de seguridad.

El instructor deberá tener en cuenta que la capacitación por un lado, es el plan que se alinea con los objetivos estratégicos del negocio, para impartir a los empleados motivación y transmitir los conocimientos y habilidades necesarios para llevar adelante los requerimientos del puesto de trabajo. Por su parte el desarrollo de los recursos humanos implica un aprendizaje que va más allá de la capacitación para el puesto de trabajo, y tiene un enfoque a largo plazo. Por un lado para satisfacer los requerimientos permanentes del mercado, los clientes, las empresas deben mejorar el desempeño general.

Lograr mayores rendimientos a través de la capacitación y desarrollo es la meta estratégica en todas las organizaciones. Consideran la capacitación bien planificada una inversión y no un gasto. Los programas de capacitación fortalecen la satisfacción del cliente, contribuyen al desarrollo organizacional, e impactan positivamente en los resultados financieros.

El aprendizaje es la forma en que creamos nuevo conocimiento y mejoramos nosotros mismos. A pesar de que hay un amplio debate de acuerdo a los mecanismos y el alcance del aprendizaje en su forma más básica el aprendizaje no es diferente en las organizaciones.

El aprendizaje organizacional está basado en aplicar conocimiento para un propósito y aprender del proceso y del resultado.

El proceso de aprendizaje es una actividad individual que se desarrolla en un contexto social y cultural. Es el resultado de procesos cognitivos individuales mediante los cuales se asimilan e interiorizan nuevas informaciones (hechos, conceptos, procedimientos, valores), se construyen nuevas representaciones mentales significativas y funcionales (conocimientos), que luego se pueden aplicar en situaciones diferentes a los contextos donde se aprendieron. Aprender no solamente consiste en memorizar información, es necesario también otras operaciones cognitivas que implican: conocer, comprender, aplicar, analizar, sintetizar y valorar.

Existen varios procesos que se llevan a cabo cuando cualquier persona se dispone a aprender. Los estudiantes al hacer sus actividades realizan múltiples operaciones cognitivas que logran que sus mentes se desarrollen fácilmente. Dichas operaciones son, entre otras:

1. Una recepción de datos, que supone un reconocimiento y una elaboración semántico-sintáctica de los elementos del mensaje (palabras, iconos, sonido) donde cada sistema simbólico exige la puesta en acción de distintas actividades mentales. Los textos activan las competencias lingüísticas, las imágenes las competencias perceptivas y espaciales, etc.
2. La comprensión de la información recibida por parte del estudiante que, a partir de sus conocimientos anteriores (con los que establecen conexiones sustanciales), sus intereses (que

- dan sentido para ellos a este proceso) y sus habilidades cognitivas, analizan, organizan y transforman (tienen un papel activo) la información recibida para elaborar conocimientos.
3. Una retención a largo plazo de esta información y de los conocimientos asociados que se hayan elaborado.
 4. La transferencia del conocimiento a nuevas situaciones para resolver con su concurso las preguntas y problemas que se planteen.

Módulo 1-TC Concientización en materia de Seguridad de la Aviación Civil

El objetivo primario de la seguridad de la aviación civil es garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves y las instalaciones y servicios de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

A fin de alcanzar este objetivo fundamental, se debe establecer una organización y estructura jurídica integral, con responsabilidades y métodos de aplicación claramente definidos. Por lo tanto, mediante la legislación apropiada, un Estado debería designar una autoridad competente que sea responsable de la elaboración, aplicación y mantenimiento de una política global sobre seguridad de la aviación (denominada en adelante “autoridad competente”). La política debería implantar un nivel normalizado de seguridad de la aviación por medio de medidas que correspondan a las normas del Anexo 17 — Seguridad.

Dicha política debería abarcar los reglamentos, métodos y procedimientos que se aplican a condiciones de operación “normales” y las medidas adicionales que son necesarias cuando se produce una intensificación del nivel de la amenaza.

A fin de alcanzar un nivel normalizado de seguridad de la aviación, la política de seguridad de la aviación debe fundarse en disposiciones jurídicas apropiadas, aplicadas por las numerosas entidades que participan en una estructura de seguridad de la aviación civil.

El principio fundamental que debe seguirse al garantizar la seguridad de aviación civil es que las medidas de seguridad que se apliquen deberían ser conmensurables con la amenaza.

La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación debería estar reservada para las personas que necesitan dicha información en el desempeño de sus funciones y que, por consiguiente, están autorizadas para tener acceso a la misma. Esto se conoce como principio de “acceso selectivo”.

Deben aplicarse medidas de protección a la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación y el grado de protección deberían especificarlo el Estado o las entidades pertinentes, teniendo en cuenta los requisitos nacionales para la protección de información delicada establecidos por las autoridades pertinentes. También puede ser necesario aplicar medidas de protección cuando se identifica, clasifica, recibe, retiene, revela, difunde o elimina información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.

La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación debe estar almacenada en condiciones bien seguras cuando no se use, a fin de impedir el acceso no autorizado a la misma. Por ejemplo, el uso de armarios de seguridad, salas cerradas o cajas fuertes puede considerarse una forma

de lograr más protección cuando se estime necesario. Las copias electrónicas de documentos de información delicada relacionada con la seguridad de la aviación deberían estar protegidas de una forma equivalente.

Los principios de seguridad de la aviación se aplican tanto a las operaciones de la aviación civil internacional como a las del interior. Esto es especialmente cierto dado que la aviación civil ha evolucionado para llegar a ser un sistema de rutas radiales, en que los pasajeros de los puntos alejados llegan a un punto común en que a menudo hacen la transferencia a los vuelos internacionales. Por consiguiente, es importante asegurarse de que las operaciones del interior que enlazan con los vuelos internacionales estén protegidas por las mismas medidas de seguridad que los vuelos internacionales. Por consiguiente, los Estados deberían velar porque las medidas de seguridad internacional se apliquen a los vuelos del interior en la mayor medida posible, según la evaluación de los riesgos para la seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales pertinentes.

Módulo 2-TC Trabajando en el aeropuerto

A fin de disminuir la posibilidad de que ocurra un acto de interferencia ilícita contra las instalaciones aeroportuarias y los usuarios, y para reducir al mínimo los efectos de un acto de este tipo, en el diseño de un aeropuerto deberían integrarse los siguientes elementos clave:

- a) protección del perímetro;
- b) seguridad física de los edificios, incluidos los edificios de terminales de pasajeros;
- c) control del acceso; y
- d) inspección y régimen de control de seguridad para personas que no son pasajeros y los objetos que lleven consigo al ingresar a zonas de seguridad restringida y/o dentro de ellas.

El tipo de medidas de protección diseñadas para proteger a un aeropuerto contra un acto de interferencia ilícita debería basarse en una evaluación de riesgos llevada a cabo por la autoridad nacional competente.

El objeto de una cerca es delimitar el perímetro, disuadir el acceso no autorizado, demorar el acceso a intrusos y facilitar la detección de intrusos. Estos fines deberían tenerse en cuenta durante el diseño de la cerca para un aeropuerto y deberían ser acordes con la evaluación de riesgos respecto a la presencia de intrusos.

Las vallas entre la parte pública y la parte aeronáutica deberían ser obstáculos físicos claramente visibles para el público e impedir el acceso no autorizado. La cerca debería ser lo suficientemente alta como para disuadir a quien desee escalarla. Se recomienda una altura mínima de 2,44 m u 8 ft, elevada mediante alambre de púa o alambre de navajas inclinadas. Una cerca debería estar instalada de modo que impida que alguien la arranque de la base y pueda levantarla y arrastrarse por abajo o abrirse paso cavando. Las cercas pueden estar clavadas en el suelo o fijas en una base o apoyo de hormigón. Usar alambres de púas o de navajas en lugares al que el público tiene acceso puede tener consecuencias legales, y es conveniente pedir asesoramiento jurídico al respecto.

Toda la zona de cercas debería ser visible, en la medida posible, para los guardias en puestos de observación o en patrulla. En algunos lugares puede resultar necesario acortar el perímetro a fin de evitar huecos no visibles en la zona cercada. Esto no se aplica solamente a muros y vallas opacas, sino también a cercas transparentes, puesto que éstas resultan opacas cuando se miran desde un ángulo oblicuo.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 5
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Como alternativa, podría usarse un sistema CCTV. Generalmente es preferible usar cercas transparentes en vez de opacas, puesto que las primeras permiten a los guardias ver al otro lado de la zona protegida.

Debería construirse un camino apropiado para vehículos de patrulla a lo largo de la cerca a fin de permitir el paso de patrullas motorizadas, idealmente debería estar a ambos lados de la parte pública y aeronáutica, o al menos en la parte aeronáutica. El camino debería tener buen drenaje y estar libre de obstáculos en todo momento.

Los puntos vulnerables y las instalaciones clave de un aeropuerto, tales como los depósitos de combustible y las instalaciones y servicios de navegación aérea, situados en la parte aeronáutica dentro del perímetro del aeródromo, deberían estar rodeados de una cerca apropiada construida con por lo menos las mismas especificaciones técnicas que las descritas antes para las cercas del perímetro del aeródromo.

La eficacia de un perímetro de seguridad dependerá en gran medida del nivel de seguridad en los puntos de entrada. Las puertas deberían estar construidas según las mismas normas de seguridad que las cercas del perímetro, y deberían tener alguna forma de control del acceso. Sin este control, la seguridad de toda la cerca quedará anulada.

Iluminación de seguridad: La iluminación de seguridad puede ser un disuasivo importante para posibles intrusos, además de proporcionar la iluminación necesaria para una vigilancia eficaz, sea mediante guardias, patrullas motorizadas o indirectamente por un sistema CCTV. Hay diversos tipos de iluminación de seguridad para satisfacer aplicaciones particulares:

- a) iluminación de perímetro, diseñada para proyectar una luz fuerte en el perímetro mediante bombillas elevadas o bombillas instaladas en un nivel bajo que crearán un efecto de resplandor para aturdir o disuadir a los intrusos. Si se usan estas últimas, habría que tener cuidado de que no creen una molestia o peligro para las aeronaves;
- b) iluminación de área, destinada a iluminar zonas dentro del perímetro por las cuales los intrusos podrían pasar a fin de llegar a sus objetivos. Esto aumenta la capacidad de los guardias para detectar intrusos y tiene un gran poder disuasivo. Idealmente, la iluminación debería ser uniforme y sin sombras. Cada parte de la zona que se debe iluminar debería tener por lo menos dos luces para prever la falla de una bombilla;
- c) iluminación local, que debe iluminar los lugares a los que no llega la iluminación de área y en los que podría esconderse un intruso. Deberían emplearse lámparas pequeñas, fuertes y resistentes a la interferencia. Las lámparas fluorescentes o de tungsteno halógeno pueden usarse como proyectores en miniatura. Deberían iluminarse todos los lugares oscuros y también deberían iluminarse mediante iluminación local los techos y las salidas de incendio y de emergencia; y
- d) iluminación con proyectores, que debería utilizarse para iluminar superficies tales como edificios y cercas por los que podrían pasar los intrusos para llegar a sus objetivos. Cuando se trata de niveles de iluminación de seguridad bajos u ordinarios, los ojos tienen principalmente la capacidad de reconocer formas. Una silueta en movimiento puede verse fácilmente frente a una pared iluminada, que es preferible pintada de blanco o de algún color claro.

La iluminación de seguridad actúa como elemento disuasivo particularmente eficaz y económico, dado que un nivel bajo de iluminación disuadirá a la mayoría de los posibles intrusos y vándalos. Si se instala un sistema CCTV, el nivel de iluminación y su uniformidad deberían ser tales que ayuden a presentar una imagen clara en la pantalla que utilizan los guardias de seguridad.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 6
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas: La parte aeronáutica es la parte de un aeropuerto en que normalmente se desplazan las aeronaves y los vehículos de apoyo, así como los terrenos adyacentes y edificios o partes de los mismos cuyo acceso está controlado.

Las zonas de seguridad restringidas están situadas en la parte aeronáutica de un aeropuerto y están identificadas como zonas de riesgos prioritarias en las que, además del control del acceso, deberían aplicarse otros controles de seguridad. Dichas zonas deberían incluir, entre otras, todas las áreas de salida de pasajeros situadas entre un puesto de inspección y la aeronave, la plataforma, las zonas de clasificación del equipaje, depósitos de carga, centros de correo y locales de servicios de aprovisionamiento y limpieza en la parte aeronáutica.

Por consiguiente, las zonas de seguridad restringidas deberían ser lo más pequeñas posible, en proporción con el nivel de operaciones de aeronaves y la cantidad de recursos de seguridad. Los recursos deben asignarse a los objetivos más probables, de modo que sean eficaces y acordes con la evaluación de la amenaza en el momento dado.

El número de puntos de acceso de las zonas públicas a las zonas de seguridad restringidas debería mantenerse al mínimo y estos lugares deberían ser sometidos a medidas efectivas de control del acceso o mantenerse cerrados. El acceso de los miembros del personal a las zonas de seguridad restringidas debería estar limitado a aquellas personas que tienen una verdadera necesidad de entrar debido a sus funciones en las operaciones. Deberían aplicarse controles similares a los vehículos, y dar acceso únicamente a aquellos vehículos que son claramente necesarios para las operaciones. Las zonas de seguridad restringidas que no están sujetas continuamente a medidas de control del acceso deberían ser minuciosamente registradas antes de usarlas.

Las personas no autorizadas que se encuentren dentro de una zona de seguridad restringida designada o en otra área de operaciones en un aeropuerto o en una instalación aeronáutica conexas deberían ser detenidas y, si se justifica y está permitido, deberían ser objeto de registro y entrevistadas para verificar si son sospechosas o tienen intenciones delictivas.

Puntos de control del acceso: Todas las puertas, escaleras y pasarelas de embarque que den acceso a la plataforma o a aeronaves estacionadas deberían estar cerradas cuando no se usen. Las puertas que deban usarse como salida de emergencia y que no estén continuamente vigiladas deberían estar equipadas con alarmas sonoras y un sistema de vigilancia que pueda supervisarse desde un lugar como, por ejemplo, un centro de control de operaciones de seguridad aeroportuaria. Los dispositivos o cubiertas frangibles sobre las barras de activación de las salidas de emergencia podrían servir para disuadir del uso indebido de dichas salidas.

Además, las puertas de salida de emergencia deberían estar equipadas con una barra de liberación cronorregulada que demore la abertura de la puerta por unos cinco a diez segundos, a fin de que una vez que funcione la alarma de la puerta de emergencia habría tiempo para llamar la atención del personal de seguridad que se encuentre cerca. Todas las cerraduras controladas electrónicamente deberían tener seguridad integrada en caso de una falla de energía eléctrica. Esto significa que las cerraduras, particularmente las de las puertas que sirven como salida de emergencia, se abrirían automáticamente en caso de que falte la corriente eléctrica.

A fin de impedir la introducción de objetos no autorizados en el sistema de manipulación del equipaje de bodega, las cintas transportadoras de equipaje deberían estar protegidas mediante medidas de control

del acceso que comprendan desde el mostrador de presentación de los pasajeros hasta el área de tratamiento y manipulación del equipaje en la parte aeronáutica. Únicamente el personal autorizado debería tener acceso al sistema de equipajes.

No se debería permitir que los miembros del público ni los pasajeros, respectivamente, entren en la parte aeronáutica y en las zonas de seguridad restringidas, a fin de recibir en la puerta a los pasajeros que llegan. Al entrar en una zona de seguridad restringida:

- a) los clientes tienen la obligación de presentar un pase de abordar válido, junto con un documento de identidad con la correspondiente fotografía expedido por el gobierno como, por ejemplo, un pasaporte; y
- b) todas las demás personas deben presentar una Tarjeta de Identificación Aeroportuaria.

Puntos vulnerables: Un punto vulnerable es una instalación situada en un aeropuerto o conectada con el mismo y que si se daña o destruye podría dificultar las operaciones. Por consiguiente, las torres de control, las instalaciones de comunicaciones, las ayudas de radionavegación, los transformadores de energía, las fuentes de energía primaria y secundaria y las instalaciones para el combustible — tanto las que están dentro como fuera del aeropuerto — deberían considerarse como puntos vulnerables. Las ayudas para la comunicación y la radionavegación que podrían ser objeto de manipulación indebida deben estar protegidas por un nivel de seguridad más elevado.

Si esas instalaciones no pueden protegerse adecuadamente mediante medidas físicas de seguridad y sistemas de detección de intrusos, el personal de seguridad o los técnicos de mantenimiento deberían visitarlas frecuentemente. En las instalaciones dotadas de personal, las medidas de control del acceso deberían ser estrictas y la admisión a esas instalaciones debería estar sujeta al requisito de presentar un permiso de identificación válido.

Control de cerraduras y llaves: En cada aeropuerto debería establecerse un sistema de control de cerraduras y llaves. Dicho sistema debería identificar el tipo de cerraduras y de llaves que se usan, por ejemplo, maestra, maestra de grupo, numerada o registrada para impedir la duplicación. Además, deberían definirse procedimientos especiales para la producción, el uso y la protección de llaves, así como procedimientos para casos de pérdida. Si los arrendatarios del aeropuerto tienen su propio sistema de llaves, ese sistema debería estar sincronizado y usarse con el acuerdo de la autoridad del aeropuerto. También deberían establecerse procedimientos especiales para casos de emergencia.

Medidas de seguridad física: El perímetro de la parte aeronáutica y el de la zona de seguridad restringida deberían estar delineados y protegidos mediante barreras físicas. Sin embargo, si una sección del perímetro de una zona de seguridad restringida es adyacente a áreas abiertas, incluidas las áreas de la parte aeronáutica, esa sección del perímetro debería vigilarla una patrulla o estar bajo vigilancia suficiente a fin de detectar todo acceso no autorizado y poder aprehender a los intrusos antes de que puedan llegar a una aeronave o a instalaciones esenciales.

Todas las áreas de la parte aeronáutica, formen o no parte de una zona de seguridad restringida, deberían estar separadas del terreno adyacente mediante vallas u otras medidas de seguridad físicas efectivas.

Cada edificio situado sobre el perímetro de la zona de seguridad restringida o inmediatamente contiguo debería estar adecuadamente protegido para impedir el acceso no autorizado a la zona de seguridad restringida. Esto exige que todas las aberturas, tales como ventanas o conductos de ventilación que

puedan dar acceso a la zona de seguridad restringida, estén bien cerradas o provistas de barras, rejas o cortinas.

Las medidas de seguridad física deberían tener el apoyo de personal adecuadamente capacitado, una buena planificación de contingencia general y órdenes y planes de seguridad concisos y bien escritos.

Módulo 3-TC Derechos humanos y facilitación de los pasajeros

Los Derechos Humanos son el conjunto de prerrogativas sustentadas en la dignidad humana, cuya realización efectiva resulta indispensable para el desarrollo integral de la persona. Este conjunto de prerrogativas se encuentra establecido dentro del orden jurídico nacional, en nuestra Constitución Política, tratados internacionales y las leyes.

El respeto hacia los derechos humanos de cada persona es un deber de todos. Todas las autoridades en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos consignados en favor del individuo.

De igual manera, la aplicación de los derechos humanos a la que se encuentran obligadas todas las autoridades se rige por los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

- Principio de Universalidad, señala que los derechos humanos corresponden a todas las personas por igual.
- Principio de Interdependencia: consiste en que cada uno de los derechos humanos se encuentran ligados unos a otros, de tal manera que el reconocimiento de uno de ellos , así como su ejercicio, implica necesariamente que se respeten y protejan múltiples derechos que se encuentran vinculados.
- Principio de Indivisibilidad: Se habla de indivisibilidad de los derechos humanos en función a que poseen un carácter indivisible pues todos ellos son inherentes al ser humano y derivan de su dignidad. Lo anterior quiere decir que disfrute de los derechos humanos sólo es posible en conjunto y no de manera aislada ya que todos se encuentran estrechamente unidos.
- Principio de Progresividad: Constituye una obligación del Estado para asegurar el progreso en el desarrollo constructivo de los derechos humanos, al mismo tiempo, implica una prohibición para el Estado respecto a cualquier retroceso de los derechos.

El Estado debe proveer las condiciones más óptimas de disfrute de los derechos y no disminuir ese nivel logrado. El poder público debe hacer todo lo necesario para que sean superadas la desigualdad, la pobreza y la discriminación.

La promoción, respeto, protección y garantía de los Derechos Humanos tiene la función de:

- Contribuir al desarrollo integral de la persona.
- Buscar que todas las personas gocen de una esfera de autonomía donde les sea posible trazar un plan de vida digna que pueda ser desarrollado, protegidas de los abusos de autoridades, servidores públicos y de los mismos particulares.

- Representa límites a las actuaciones de todos los servidores públicos, sin importar su nivel jerárquico o institución gubernamental, sea Federal, Estatal o Municipal, siempre con el fin de prevenir los abusos de poder, negligencia o simple desconocimiento de la función.
- Crear condiciones suficientes que permitan a todas las personas tomar parte activa en el manejo de los asuntos públicos y en la adopción de las decisiones comunitarias (vida democrática).

Los Derechos Humanos han sido clasificados atendiendo a diversos criterios, así podemos encontrar clasificaciones que atienden a su naturaleza, al origen, contenido y por la materia a la que se refieren. Con un propósito pedagógico han sido clasificados en tres generaciones, esto en función al momento histórico en que surgieron o del reconocimiento que han tenido por parte de los Estados. Es conveniente indicar que el agrupamiento de los derechos humanos en generaciones no significa que algunos tengan mayor o menor importancia sobre otros pues todos ellos encuentran en la dignidad humana el principio y fin a alcanzar. Así entonces en la primera generación fueron agrupados los derechos civiles y políticos, en la segunda generación los derechos económicos, sociales y culturales y en la tercera generación se agruparon los que corresponden a grupos de personas o colectividades que comparten intereses comunes.

Actualmente es mayormente aceptado clasificar los derechos humanos únicamente en civiles, económicos, sociales, culturales y ambientales.

Es importante decir que dentro del conjunto de derechos humanos no existen niveles ni jerarquías pues todos tienen igual relevancia, por lo que el Estado se encuentra obligado a tratarlos en forma global y de manera justa y equitativa, en pie de igualdad y dándoles a todos el mismo peso.

La adopción de medidas prácticas para facilitar y acelerar los trámites de despacho es una obligación en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido como “Convenio de Chicago”, con el objetivo de impedir demoras innecesarias en la navegación aérea. Por lo tanto, si bien la seguridad de la aviación civil es un objetivo de máxima prioridad, los Estados tienen la obligación de mantener la eficiencia del sistema de transporte aéreo. También es esencial para la seguridad del sistema una buena gestión del proceso para impedir la congestión, la confusión y el desorden en las terminales de los aeropuertos.

La facilitación de los procedimientos aduaneros y de inmigración y otros trámites para cruzar las fronteras se tratan en el Anexo 9 — Facilitación. La gestión del sistema de seguridad de la aviación civil de un Estado resulta afectada por el Anexo 9 debido a que dicho Anexo indica los procedimientos de control para los organismos gubernamentales dedicados a la seguridad de las fronteras nacionales. La cooperación de la administración aeroportuaria y de los explotadores de aeronaves es crucial en la provisión de instalaciones y servicios satisfactorios que sean lo suficientemente flexibles para adaptar las medidas de mayor seguridad, cuando sean necesarias, y el volumen cada vez mayor de pasajeros, equipaje y carga.

Los enfoques creativos para la seguridad de la aviación, que sean eficaces sin constituir impedimentos y que el público los perciba como respuesta lógica a las amenazas nuevas y emergentes, deberían apoyarse en la medida de lo posible. A continuación figuran algunos elementos de dichos enfoques:

- a) deberían establecerse niveles de control de seguridad con arreglo a la naturaleza y la amplitud de las amenazas existentes y deberían aplicarse controles intensivos de modo selectivo según la evaluación del riesgo;

- b) debería emplearse el reconocimiento de objetivos, mediante tecnología de la información, para identificar los casos de riesgo elevado que deben ser objeto de un examen intensivo, y acelerar al mismo tiempo el tráfico de bajo riesgo;
- c) la dotación del personal de control debería ser suficiente para atender sin contratiempos el volumen de tráfico teniendo presentes las consideraciones sobre factores humanos. Debería mantenerse el orden en las colas a fin de reducir a un mínimo el efecto de embotellamiento en las corrientes de pasajeros; y
- d) con respecto a la carga aérea, debería emplearse un régimen de agentes acreditados para separar y acelerar los envíos de carga conocida de modo que la atención se concentre en los envíos de carga no segura.

La importancia de que los trámites de seguridad y facilitación funcionen al unísono para ofrecer a los pasajeros un proceso sin límites perceptibles entre los elementos que lo componen, debe reconocerse como un eslabón clave en toda la cadena de medidas de seguridad de la aviación. Cuando se integran adecuadamente, los elementos del proceso de facilitación, tales como los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), diseñados fundamentalmente para apoyar el control de inmigración y la identificación de personas mediante sistemas biométricos pueden mejorar la eficacia general de la seguridad de la aviación civil y aumentar la protección de los pasajeros.

Módulo 4-TC Identificación de artefactos explosivos y otros artículos de uso restringido

Medidas que han de adoptarse si se descubre un artefacto que se sospecha que es explosivo: Hay cuatro etapas básicas que debería seguir quien encuentre un artículo sospechoso durante una inspección, para garantizar la seguridad del personal y una perturbación mínima de las operaciones. Entrenando al personal para seguir estas cuatro etapas juntamente con los planes de contingencia locales se puede alcanzar una conclusión segura del incidente con la mínima pérdida posible de vidas en la mayoría de las circunstancias. Las cuatro etapas y el orden en que deben ejecutarse son las siguientes:

- a) confirmar;
- b) despejar;
- c) precintar; y
- d) controlar:

Confirmar: Consiste en verificar que el objeto descubierto debería notificarse realmente como artefacto que se sospecha que es explosivo. Verificar las etiquetas o rótulos que den una información posible del propietario. No trate de mover el artículo a fin de tener mejor acceso al mismo, puesto que puede estar equipado con un dispositivo antimanipulación que podría causar su detonación.

Eliminar la posibilidad de que el objeto sospechoso pertenezca a alguien, como equipaje de la tripulación, y que haya sido abandonado por alguien en la zona inmediata. No emplear demasiado tiempo en esto, puesto que el artefacto puede estar unido a un sistema de relojería o puede detonarse mediante control remoto.

Observar el lugar exacto en que se encuentra el objeto. Tomar notas breves de su apariencia y marcar su posición, de ser necesario, con un objeto distintivo.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 11
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Evaluar la validez y probabilidad de que el objeto sospechoso esté en ese lugar particular. Hacer las preguntas siguientes:

- a) ¿se ha colocado el objeto sospechoso en una posición desde la cual pudiera causar la muerte de personal o destruir recursos?; y
- b) ¿es el blanco valioso, vital, atractivo o está bajo amenaza de un ataque posible?

Una vez convencido de que el objeto sospechoso podría ser un artefacto explosivo, siga las tres etapas siguientes y adopte las medidas necesarias según lo definido en los planes de contingencia locales.

Si tiene dudas, considérelolo como artefacto que se sospecha que es explosivo.

Despejar: Hacer que todas las personas, incluso los equipos de inspección despejen la zona inmediata al artefacto sospechoso. Debería alcanzarse una distancia inicial mínima de 100 m, pero las circunstancias reales, es decir, grandes zonas de vidrio, sustancias inflamables o explosivas en las cercanías del artefacto, la posibilidad de un derrumbe del edificio o los planes locales de contingencia, pueden exigir una distancia mayor.

Al mismo tiempo, asegurarse de que se informa al personal en servicio pertinente, tal como el oficial de seguridad de aeropuerto o el oficial del aeropuerto en servicio, acerca del artefacto sospechoso según los planes de contingencia locales.

Precintar: Establecer un precinto para impedir que cualquiera tenga acceso a la zona. El tamaño del precinto dependerá del lugar del incidente, del tamaño del artefacto sospechoso y de la protección del personal encargado de precintar. Una base excelente es asegurarse de que el personal encargado de precintar está a una buena distancia del artefacto.

Establecer un punto de entrada del precinto y asegurarse de que nadie se aproxima al artefacto a no ser que esté autorizado por la persona al mando del incidente.

La policía puede desplegar otro precinto exterior en las rutas de acceso para garantizar una evacuación segura y la llegada rápida de los servicios de emergencia.

Controlar: Establecer un punto de control del incidente como área central de control, hasta que llegue al lugar la policía o personal especializado y tome el mando. Se debería informar, de no haberse hecho ya, al personal pertinente de conformidad con los planes de contingencia locales acerca del artefacto sospechoso. Las personas que hayan descubierto el artefacto deberían permanecer para prestar asistencia a la policía y a los expertos en explosivos. La policía debería asumir el control a su llegada y dictar las nuevas medidas que juzgue necesarias.

Designar un punto de encuentro fuera del precinto para todos los organismos que lleguen al lugar del incidente. Síganse los demás procedimientos locales o las instrucciones relativas a incidentes con artefactos que se sospecha que son explosivos.

Los servicios de emergencia, tales como los de extinción de incendios y de ambulancia deberían estar en situación de reserva en el punto de encuentro fuera del precinto, para atender en caso de que haya una explosión o un incendio.

En el caso de una explosión deberían prestarse inmediatamente los primeros auxilios a las personas lesionadas, seguidos de la aplicación de los procedimientos establecidos para control de daños.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 12
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Cuando estén bajo control los efectos de la explosión, se debería continuar la inspección para el caso de que haya artefactos explosivos secundarios.

Cuando se trate de incidentes con artefactos que se sospecha que son explosivos es importante utilizar una terminología común a fin de reducir a un mínimo los malentendidos:

- a) Artefacto explosivo improvisado (IED). Artefacto explosivo, construido con componentes no militares colocado o fabricado por perpetradores de un acto.
- b) Amenaza de bomba. Forma en que se inicia un incidente de IED. Normalmente se recibe por teléfono, pero también comprende las alarmas suscitadas por el descubrimiento de un artefacto.
- c) Alerta de bomba. Se emite una vez que se ha investigado y evaluado el aviso o la amenaza de bomba y se ha desacreditado debido a que no se encontró ningún artefacto y se han mitigado las medidas de precaución y reanudado las actividades normales.
- d) Falsa alarma. Ocurre cuando se ha descubierto un IED sospechoso y se han encargado de la tarea recursos de especialistas en explosivos. La investigación del IED por los expertos en explosivos reveló que el artículo era inocuo, es decir, se dejó sin mala intención y no contiene artefactos ni sustancias explosivas.
- e) Engaño. Ocurre cuando se ha descubierto un IED sospechoso y se han encargado de la tarea el equipo de explosivos. La investigación del objeto por expertos en explosivos reveló que fue construido para que pareciera un IED real, pero no contiene explosivos ni sustancias peligrosas.

Módulo 5-TC Inspección del edificio

Para que las inspecciones de seguridad sean eficaces debe realizarlas sistemáticamente personal que esté familiarizado con la zona de que se trate, dado que el personal externo probablemente no conocerá la configuración del edificio terminal de que se trate ni de los diversos lugares en los que pudiera estar escondido un artefacto y, por consiguiente, no será capaz de observar fácilmente nada que esté fuera de lugar o que no sea familiar. Los planes de inspección de seguridad deberían prepararse por adelantado y ser aplicados por personal entrenado. Debe asignarse a un coordinador de inspección el control del proceso de inspección de seguridad y, de ser necesario, la decisión de evacuar el lugar.

Debe informarse a los encargados de efectuar la inspección de seguridad que no toquen ningún objeto sospechoso sino que notifiquen al coordinador de la inspección, marquen el lugar con un objeto prominente, sin tocar el artefacto, y se retiren del área inmediata para esperar ulteriores instrucciones. Cuando se descubra un artefacto sospechoso no debería descontarse la posibilidad de que haya otros artefactos.

Es útil el uso de comunicaciones por medios portátiles para coordinar la inspección de seguridad, que frecuentemente es el único modo de asegurar procedimientos adecuados y rápidos para salvar vidas en casos de inspección de seguridad y evacuación. Sin embargo, si se ha localizado un artefacto sospechoso, quienes utilizan las comunicaciones portátiles deberían apartarse inmediatamente y asegurarse de que ellos mismos y las demás personas se alejen con la mayor rapidez posible de la zona precintada. No deberían utilizarse radios que transmitan en un radio dentro de 25 m del lugar en que se encuentra un artefacto sospechoso.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 13
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Una inspección de seguridad eficaz y sistemática requiere tiempo. Si el aviso recibido indica un tiempo de detonación posible para el artefacto que impedirá la realización de una inspección de seguridad completa, entonces la mejor opción y la más segura es evacuar a todo el personal hacia una zona segura y esperar la llegada del personal de especialistas en explosivos.

En general, la inspección de un edificio o una aeronave para encontrar un artefacto que se sospecha que es explosivo relacionado con una amenaza de bomba debería seguir las directrices básicas siguientes:

- a) la inspección será más eficaz si se encarga de ella personal familiarizado con el edificio o la aeronave en cuestión;
- b) la inspección debería ser sistemática, marcándose claramente las zonas aprobadas;
- c) un control estricto del acceso al edificio o aeronave objeto de inspección debería imponerse y mantenerse mientras dure la operación;
- d) los equipos de inspección deberían recibir órdenes de no tocar o interferir con ningún objeto poco habitual que puedan descubrir y de alertar inmediatamente a la persona responsable del equipo; y
- e) todo artefacto que se sospecha que es explosivo que se descubra debería marcarse claramente, aislándose el área inmediata mediante un cordón.

Es difícil dar orientación acerca de la apariencia de artefactos que se sospecha que son explosivos, puesto que estos pueden estar disimulados de muchos modos. Por lo anterior, la instrucción es buscar objetos o cualquier cosa que:

- a) no debería estar allí;
- b) no se sabe por qué está allí; o
- c) está fuera de lugar.

Planos de inspección de seguridad: Se debería tener preparados por adelantado planos de inspección de seguridad y personal entrenado para ello. El objetivo es asegurarse de que se han inspeccionado con la mayor rapidez y eficacia posible la totalidad de los edificios de la terminal.

Debería disponerse fácilmente en todo momento de planos de inspección de seguridad. Los planos de arquitectos, de precisión verificada y adecuadamente adaptados, son convenientes para este fin. Debe disponerse de ejemplares de reserva suficientes para usarlos durante las operaciones de inspección. Los encargados de la inspección de seguridad y sus coordinadores pueden ir eliminando del plano las secciones que hayan sido declaradas despejadas.

Áreas: La primera etapa al preparar un plano de inspección de seguridad es subdividir el edificio terminal en sectores. El edificio puede ya estar subdividido en varias zonas y, por consiguiente, puede ser conveniente designar estas zonas como áreas apropiadas. Cada área debe ser de una magnitud manejable respecto al número de personas designadas para cada una dado que una inspección eficaz y sistemática requiere tiempo.

Un área puede ser una gran sala, tal como la zona de presentación y facturación, los salones de espera, la zona de recogida de equipajes o varias oficinas de explotadores de aeronaves en una zona de oficinas. Debería incluirse en los planos de inspección de seguridad a los guardarropas, escaleras, pasillos y ascensores y también los estacionamientos de automóviles y otras zonas fuera del edificio.

Equipos: Los equipos de inspección de seguridad deberían constituirse con personal designado para realizar la inspección en las áreas con las que estén más familiarizados. El número requerido de personal

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 14
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

dependerá de la magnitud de la tarea de inspección. Deberían designarse personas de reserva en caso de que se produzcan ausencias. El personal debería estar entrenado y haber tenido instrucción en el trabajo.

Prioridades: Las áreas que hayan de utilizarse como zonas de reunión después de una evacuación, junto con aquellas en las que sea probable que el número de personas del público o del personal vulnerable sea más elevado, deberían ser las primeras en inspeccionarse. También como prioridad, deberían considerarse zonas públicas a las que los delincuentes puedan haber tenido acceso fácil, tales como los lavabos, ascensores, escaleras y pasillos. Las áreas cuyo acceso está normalmente controlado pueden inspeccionarse al final. No deberían eliminarse de la inspección de seguridad los lugares de estacionamiento de automóviles, la zona exterior al edificio terminal y el perímetro.

Módulo 6-TC Marco legal y normativo

Marco jurídico internacional: La seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional han sido amenazadas por una variedad cada vez mayor de actos criminales. En respuesta a estos actos repetidos, se elaboraron los siete instrumentos jurídicos internacionales siguientes:

- Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc 8364 — “Convenio de Tokio”);
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc 8920 — “Convenio de La Haya”);
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc 8966 — “Convenio de Montreal”);
- Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc 9518 — “Protocolo de Montreal”);
- Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc 9571 — “Convenio MEX”);
- Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010;
- Protocolo para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010. (También conocido como Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves).

Los Convenio de Tokio, La Haya, y Montreal, el Protocolo de Montreal complementario del Convenio de Montreal, el Convenio de Beijing y el Protocolo complementario del Convenio de La Haya consideran delito varios actos de interferencia ilícita relacionados con aeronaves, aeropuertos y otras instalaciones y servicios de la aviación civil y establecen la jurisdicción respecto a los mismos.

Los Estados que han pasado a ser Partes en uno o más de los convenios sobre seguridad de la aviación deberían, como mínimo, introducir y definir como delitos punibles con penas severas, por medio de instrumentos jurídicos tales como el código penal nacional o legislación especial sobre seguridad de la aviación, los siguientes actos:

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 15
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- a) apoderamiento ilícito de aeronaves;
- b) un acto de violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo si, por su naturaleza, tal acto puede poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- c) un acto de violencia utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto;
- d) destrucción o 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 perturbación de los servicios del aeropuerto, si tal acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad operacional del aeropuerto;
- e) 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 constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- f) destrucción o daño en las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbación en su funcionamiento, si tal acto constituye un peligro para la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo; y
- g) comunicación, a sabiendas, de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Los Convenios de La Haya, Montreal y Beijing conjuntamente con los Protocolos de Montreal y La Haya están dirigidos, en particular, a negar a los presuntos infractores un lugar seguro. Cada Estado Parte que no extradita a un presunto infractor cuando se solicita la extradición debe iniciar su propio juicio. Los Estados que son Partes en uno de los convenios o en ambos o que prevén hacerlo, deberían establecer procedimientos para la extradición y entrega de los presuntos infractores a otros Estados. Cuando no se solicita la extradición o cuando ésta es denegada, el Estado debe ejercer su jurisdicción sobre el presunto infractor y asegurarse de que el individuo es sometido a juicio por la autoridad competente.

El Convenio de Tokio especifica las facultades del comandante de la aeronave cuando esta está en vuelo y describe las medidas específicas que han de adoptarse en caso de un acto ilícito. Con arreglo a estas disposiciones, los Estados deberían asegurarse de que el comandante de la aeronave está autorizado a:

- a) proteger la seguridad operacional de la aeronave y las personas y bienes a bordo de la misma;
- b) mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c) tomar medidas coercitivas contra las personas a bordo que puedan constituir una amenaza para la seguridad operacional;
- d) desembarcar o entregar a las autoridades competentes las personas que puedan constituir una amenaza para la seguridad operacional;
- e) notificar tan pronto como sea factible a las autoridades del Estado y, si es posible antes de aterrizar en el territorio de este Estado, que una persona a bordo está sometida a medidas coercitivas; y
- f) suministrar a las autoridades del Estado las pruebas e informes respecto al incidente que hizo necesario desembarcar o entregar a un pasajero.

Marco jurídico nacional: TAR Aerolíneas, observará las medidas de seguridad de la aviación civil; de acuerdo a su régimen de concesionario, como lo son la Constitución Mexicana, Leyes, Reglamentos, Normas y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en sus versiones actualizadas.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 16
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

TAR Aerolíneas implementa por medio de este manual, las medidas establecidas por la Autoridad mexicana, referente a la reglamentación nacional relacionada con la seguridad de la aviación civil.

La autoridad del estado de matrícula es representada en México por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil encargada de autorizar, regular y dirigir toda operación aérea dentro del territorio mexicano, así como la emisión de normas y reglamentación pertinente, según el artículo 36 de la Ley Orgánica Administrativa Pública Federal.

- Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Aeropuertos y su Reglamento.
- Ley de Aviación Civil y su Reglamento.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

El objetivo principal de TAR Aerolíneas es vigilar el cumplimiento de la legislación nacional para la seguridad de los pasajeros, tripulantes, instalaciones, personal de tierra y público en general de acuerdo en la legislación vigente.

- Constitución Política de los estados Unidos Mexicanos Art. 76 frac. 1 y en el Art. 133.
- Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- Ley de Aviación Civil: Art. 3, 4, 9, 17, 33, 34, 40 y 41.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil: Art. 41, 43, 44, 45, 46, 47 y 109 Fracc. IX.
- Ley de Aeropuertos: Art. 22.
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos: 151, 152, 153, 154, 155, 156 y 157.

Para las operaciones nacionales, se cuenta con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria que es el instrumento de coordinación, aplicación y referencia del tema de seguridad en México.

A continuación se enlistan los capítulos de este programa, mismo que se encuentra restringido del conocimiento del público:

Capítulo I. Objetivos Generales del Programa

Capítulo II. Definiciones

Capítulo III. Legislación

Capítulo IV. Asignación de Responsabilidades

Capítulo V. Coordinación y Comunicaciones

Capítulo VI. Protección de Aeródromos, Aeronaves, Instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea

Capítulo VII. Controles de Seguridad para las Personas y los Objetos que van a Bordo de las Aeronaves

Capítulo VIII. Equipo de Seguridad

Capítulo IX. Personal

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 17
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Capítulo X. Métodos para Hacer Frente a Actos de Interferencia Ilícita

Capítulo XI. Evaluación de la Eficacia

Capítulo XII. Modificaciones al Programa

Capítulo XIII. Apéndices

Módulo 1-GS Patrullaje y vigilancia

Las actividades de vigilancia y los regímenes de patrullaje, deben llevarse a cabo para todas las zonas donde se desarrollen las operaciones, teniendo en cuenta los principios de imprevisibilidad; y los sistemas de comunicación, de vigilancia y/o iluminación de seguridad deberían usarse para todas las zonas también, a fin de ayudar a la efectividad del patrullaje.

Control de la circulación del público por las terminales: En los aeropuertos, debería considerarse particularmente la libre circulación de pasajeros y de quienes no son pasajeros, a fin de limitar la congregación de gente en los edificios de terminal, que pueden considerarse como un objetivo interesante.

Patrullajes y/o vigilancia reforzados: Los Estados pueden considerar la utilización imprevisible de recursos humanos y tecnología para vigilar las actividades de un aeropuerto y mejorar las medidas disuasivas y de detección de posibles actos de interferencia ilícita que afecten a la aviación civil en el aeropuerto, incluidas las zonas de seguridad restringidas. Las actividades conexas pueden comprender: patrullajes frecuentes manifiestos y encubiertos en el aeropuerto realizados por la policía; instalación en todo el aeropuerto de sistemas de televisión en circuito cerrado; establecimiento de centros de coordinación de operaciones aeroportuarias; ejecución de programas de vigilancia aeroportuaria diseñados para promover la comunicación de actividades sospechosas en el aeropuerto y en las áreas circundantes; y líneas telefónicas reservadas para alertar sobre cuestiones de seguridad.

Medidas de alta visibilidad: Los Estados pueden considerar aplicar medidas de alta visibilidad que impliquen el despliegue de controles de seguridad manifiestos y altamente visibles, a fin de que tengan un efecto disuasivo y permitan detectar posibles actos de interferencia ilícita que puedan afectar a la aviación civil. Los Estados pueden emplear una combinación de controles de seguridad implantados por medio de un equipo conjunto integrado, por ejemplo, por: oficiales de la policía, del ejército, de brigadas antiexplosivos y de seguridad, incluso perros, e inspectores y otras personas que puedan emplearse como recursos integrados de seguridad en cualquier zona de un aeropuerto. Dicho equipo conjunto puede encargarse de patrullajes y vigilancia reforzados, inspecciones, comunicaciones con no pasajeros y otros controles de seguridad. Las medidas de alta visibilidad constituyen un recurso visible, de importancia crítica para reducir los riesgos, que aumenta la seguridad básica de un lugar seleccionado y promueve la confianza y la disuasión.

Detección de comportamientos: La detección de comportamientos supone una fina comprensión de los perfiles de amenaza pertinentes. Durante el curso se abordarán los diferentes tipos de comportamientos que pueden ser indicadores de actitudes sospechosas.

Módulo 2-GS Protección de la aeronave

Los participantes deberán conocer que el objetivo de las medidas de seguridad para las aeronaves está dirigido a impedir que puedan colocarse o esconderse dentro de las aeronaves cualquier clase de artículos para perpetrar un acto de interferencia ilícita a bordo de éstas.

La primera línea de defensa contra el acceso no autorizado a las aeronaves de TAR Aerolíneas es salvaguardar los límites entre las posiciones de estacionamiento en las plataformas de los aeropuertos y las aeronaves, por lo tanto, deben tenerse medidas de seguridad entre la aeronave y las zonas cercanas a ésta, por esto es necesario controlar y supervisar el movimiento del personal y vehículos hacia y desde las aeronaves estacionadas en la plataforma para prevenir los accesos no autorizados.

Una aeronave en tierra es el centro de un sin número de actividades, por lo tanto, no se permitirán personas no autorizadas o que no porten una identificación que los acredite como personal de TAR Aerolíneas, personal adscrito a empresas prestadoras de servicio autorizadas o Autoridades Aeroportuarias cerca de la aeronave.

Las aeronaves que se encuentren en operación no deberán ser desatendidas y en casos donde éstas se encuentren fuera de operación, se deben tomar las precauciones necesarias para prevenir un acceso no autorizado, mientras regresan al servicio y se mantengan estacionadas y desatendidas. Todas las puertas deben ser cerradas y las escaleras retiradas.

Mientras la aeronave esté en tierra durante un tránsito, deberá permanecer bajo constante supervisión del personal de TAR Aerolíneas o personal de seguridad. Todo el personal tendrá acceso limitado de acuerdo a su área de trabajo y sus funciones.

Mientras la aeronave esté en tierra durante la pernocta o en estancia prolongada, se seguirá el procedimiento establecido en la sección 9.4.1.

En caso de detectar alguna persona ajena a la operación, no se le permitirá el ingreso a la aeronave. El personal de TAR Aerolíneas o personal de seguridad deberán de cuestionar la razón de su visita y solicitar que muestren su identificación para cotejar la información. Si su presencia no es justificable, se notificará al supervisor en turno, quien determinará las acciones conducentes al caso.

El control de acceso a las aeronaves de TAR Aerolíneas será únicamente cumpliendo con los siguientes lineamientos:

1. Todo el personal deberá portar su identificación de la empresa y tarjeta de identificación aeroportuaria a la vista y por arriba de la cintura.
2. El Jefe de Aeropuerto mantendrá un listado de las personas pertenecientes a los proveedores de servicios externos que tienen actividades en la atención de las operaciones de las aeronaves.
3. Los tripulantes podrán ingresar a la aeronave únicamente portando su uniforme correctamente y su identificación de la empresa a la vista.

Seguridad de aeronaves en pernocta: El personal debe tener conocimientos y la capacidad de asegurar que las aeronaves en pernocta se encuentren protegidas de acceso de personal no autorizado, pudiendo ser vigilada la aeronave por las mismas personas que laboran en la aeronave. En caso de que no haya personal, la aeronave deberá estar protegida con todas las puertas de acceso cerradas, utilizando los sellos de seguridad y si es necesario contar con iluminación, esta actividad se podrá omitir si se cuenta con personal custodiando la aeronave durante la pernocta.

Las personas sin autorización y/o sin identificación no podrán ingresar al interior de la aeronave en pernocta o estar en su proximidad. El personal de TAR evitará que ingrese a la aeronave personal ajeno

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 19
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

a la operación, cuestionará los motivos de la visita, evitando el acceso a la aeronave hasta que se justifique el motivo de su visita, asegurándose de anotar los datos de la persona, cotejando la información con una identificación oficial.

Cuando una aeronave haya entrado en servicio, se hará una inspección previa al primer vuelo del día, a fin de revisar si hay objetos sospechosos, armas, explosivos, artefactos o sustancias peligrosas en lugares donde se pudieran ocultar.

Actividades de clausura

Aclaración de dudas y repaso de los puntos más relevantes a través de diferentes mecanismos como lluvia de ideas y cuestionamientos individuales o grupales.

Tiempo para la retroalimentación. El instructor debe tener en cuenta que la retroalimentación es el proceso mediante el que un sistema recoge información sobre los efectos de sus acciones en el medio en el que habita, es decir, la información que viene de vuelta. La retroalimentación determina las acciones posteriores a seguir por el sistema.

Aplicación de la evaluación y la encuesta del curso. El instructor debe tener en cuenta que la evaluación es la determinación sistemática del mérito, el valor y el significado de algo o alguien en función de unos criterios respecto a un conjunto de normas. La evaluación se usa para caracterizar y evaluar temas de interés en la materia.

Agradecimiento a los alumnos por su participación y entusiasmo. Toma de la fotografía grupal.

5.2 PLAN DE ESTUDIOS PARA EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

MÓDULO	Inicial	Recurrente	P	S	OO	TM
Actividades de inauguración, introducción y administración del curso			X	X	X	X
• Actividades de inauguración	00:15	00:15				
• Introducción al curso y su administración	00:15	00:15				
Módulo 1 “Introducción al AVSEC”			X	X	X	X
• Definición de Actos de Interferencia Ilícita	00:15	00:15				
• Su punto de vista	00:15	00:15				
• La amenaza que enfrentamos	00:15	00:15				
• Cronología de actos de interferencia ilícita	00:15	00:15				
Módulo 2 “Marco jurídico internacional”			X	X	X	X
• Anexos y documentos	00:10	00:10				
• Programa Internacional de Seguridad de la Aviación Civil	00:10	00:10				
Módulo 3 “Marco jurídico nacional”			X	X	X	X
• Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria	00:10	00:10				
• Programa de Seguridad, Contingencia y Emergencia	00:10	00:10				
• Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria	00:10	00:10				
• Comité Local de Seguridad Aeroportuaria	00:10	00:10				
Módulo 4 “Problemas que afectan la gestión de la seguridad de la aviación civil”			X	X	X	X
• Evaluación de amenaza	00:10	00:10				
• Metodología para evaluación de amenazas	00:10	00:10				
• Evaluación de vulnerabilidad	00:10	00:10				
• Metodología para evaluación de vulnerabilidad	00:10	00:10				
• Evaluación de riesgo	00:10	00:10				
• Perfil de grupos	00:10	00:10				
• Categoría de amenazas a la seguridad de la aviación civil	00:10	00:10				
Módulo 5 “Planeación de contingencia de seguridad”			X	X	X	X
• Gestión de riesgo	00:15	00:15				
• Conceptos de gestión de riesgo	00:15	00:15				
• Medidas de seguridad en condiciones de amenaza básica, intermedia y alta	00:20	00:20				
Módulo 6 “Red aeroportuaria”			X	X	X	X
• Protección de la parte aeronáutica y puntos vulnerables en aeropuertos y fuera de ellos	00:20	00:20				
• Equipos de seguridad en la aviación	00:20	00:20				
• Métodos de inspección de pasajeros y equipajes	00:20	00:20				

Módulo 7 “Problemas de seguridad en la aviación que afectan al operador de transporte aéreo”			X	X	X	X
• Seguridad de las aeronaves en tierra	00:10	00:10				
• Miembros de la tripulación de la aeronave	00:10	00:10				
• Control de acceso a la aeronave	00:10	00:10				
• Registro de la aeronave en tierra y en vuelo	00:10	00:10				
• Identificación y manejo de armas de fuego y artefactos explosivos sospechosos	00:20	00:20				
• Modo en que la tripulación ha de reaccionar ante actos de interferencia ilícita	00:10	00:10				
• Técnicas de negociación para la liberación de rehenes	00:10	00:10				
• Modo de reducir al mínimo las consecuencias de incendios a bordo de la aeronave	00:20	00:20				
• Mercancías peligrosas en relación a la seguridad de la aviación	00:10	00:10				
• Redacción de informes	00:10	00:10				
Actividades de clausura			X	X	X	X
• Evaluaciones	00:15	00:15				
• Actividades de clausura	00:15	00:15				
Total de horas	08:00	08:00				

Referencias:

P: Pilotos

S: Sobrecargos

OO: Oficiales de Operaciones

TM: Técnicos en Mantenimiento

Actividades de inauguración, introducción y administración del curso

Bienvenida a los participantes. Presentación del instructor al grupo indicando su nombre, puesto y datos de contacto. Dinámica de presentación de los participantes para fomentar el trabajo en equipo, la comunicación y el entendimiento del trabajo del otro. Presentación del objetivo del curso, el perfil del alumno, así como las reglas e información administrativa del curso. Debe motivarse la participación de los alumnos, la resolución de dudas, la consulta de manuales, el apego a los procedimientos y la cultura de seguridad.

El instructor deberá tener en cuenta que la capacitación por un lado, es el plan que se alinea con los objetivos estratégicos del negocio, para impartir a los empleados motivación y transmitir los conocimientos y habilidades necesarios para llevar adelante los requerimientos del puesto de trabajo. Por su parte el desarrollo de los recursos humanos implica un aprendizaje que va más allá de la capacitación para el puesto de trabajo, y tiene un enfoque a largo plazo. Por un lado para satisfacer los requerimientos permanentes del mercado, los clientes, las empresas deben mejorar el desempeño general.

Lograr mayores rendimientos a través de la capacitación y desarrollo es la meta estratégica en todas las organizaciones. Consideran la capacitación bien planificada una inversión y no un gasto. Los programas de capacitación fortalecen la satisfacción del cliente, contribuyen al desarrollo organizacional, e impactan positivamente en los resultados financieros.

El aprendizaje es la forma en que creamos nuevo conocimiento y mejoramos nosotros mismos. A pesar de que hay un amplio debate de acuerdo a los mecanismos y el alcance del aprendizaje en su forma más básica el aprendizaje no es diferente en las organizaciones.

El aprendizaje organizacional está basado en aplicar conocimiento para un propósito y aprender del proceso y del resultado.

El proceso de aprendizaje es una actividad individual que se desarrolla en un contexto social y cultural. Es el resultado de procesos cognitivos individuales mediante los cuales se asimilan e interiorizan nuevas informaciones (hechos, conceptos, procedimientos, valores), se construyen nuevas representaciones mentales significativas y funcionales (conocimientos), que luego se pueden aplicar en situaciones diferentes a los contextos donde se aprendieron. Aprender no solamente consiste en memorizar información, es necesario también otras operaciones cognitivas que implican: conocer, comprender, aplicar, analizar, sintetizar y valorar.

Existen varios procesos que se llevan a cabo cuando cualquier persona se dispone a aprender. Los estudiantes al hacer sus actividades realizan múltiples operaciones cognitivas que logran que sus mentes se desarrollen fácilmente. Dichas operaciones son, entre otras:

1. Una recepción de datos, que supone un reconocimiento y una elaboración semántico-sintáctica de los elementos del mensaje (palabras, iconos, sonido) donde cada sistema simbólico exige la puesta en acción de distintas actividades mentales. Los textos activan las competencias lingüísticas, las imágenes las competencias perceptivas y espaciales, etc.
2. La comprensión de la información recibida por parte del estudiante que, a partir de sus conocimientos anteriores (con los que establecen conexiones sustanciales), sus intereses (que

- dan sentido para ellos a este proceso) y sus habilidades cognitivas, analizan, organizan y transforman (tienen un papel activo) la información recibida para elaborar conocimientos.
3. Una retención a largo plazo de esta información y de los conocimientos asociados que se hayan elaborado.
 4. La transferencia del conocimiento a nuevas situaciones para resolver con su concurso las preguntas y problemas que se planteen.

Módulo 1 Introducción al AVSEC

El objetivo primario de la seguridad de la aviación civil es garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves y las instalaciones y servicios de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

A fin de alcanzar este objetivo fundamental, se debe establecer una organización y estructura jurídica integral, con responsabilidades y métodos de aplicación claramente definidos. Por lo tanto, mediante la legislación apropiada, un Estado debería designar una autoridad competente que sea responsable de la elaboración, aplicación y mantenimiento de una política global sobre seguridad de la aviación (denominada en adelante “autoridad competente”). La política debería implantar un nivel normalizado de seguridad de la aviación por medio de medidas que correspondan a las normas del Anexo 17 — Seguridad.

Dicha política debería abarcar los reglamentos, métodos y procedimientos que se aplican a condiciones de operación “normales” y las medidas adicionales que son necesarias cuando se produce una intensificación del nivel de la amenaza.

A fin de alcanzar un nivel normalizado de seguridad de la aviación, la política de seguridad de la aviación debe fundarse en disposiciones jurídicas apropiadas, aplicadas por las numerosas entidades que participan en una estructura de seguridad de la aviación civil.

El principio fundamental que debe seguirse al garantizar la seguridad de aviación civil es que las medidas de seguridad que se apliquen deberían ser conmensurables con la amenaza.

La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación debería estar reservada para las personas que necesitan dicha información en el desempeño de sus funciones y que, por consiguiente, están autorizadas para tener acceso a la misma. Esto se conoce como principio de “acceso selectivo”.

Deben aplicarse medidas de protección a la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación y el grado de protección deberían especificarlo el Estado o las entidades pertinentes, teniendo en cuenta los requisitos nacionales para la protección de información delicada establecidos por las autoridades pertinentes. También puede ser necesario aplicar medidas de protección cuando se identifica, clasifica, recibe, retiene, revela, difunde o elimina información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.

La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación debe estar almacenada en condiciones bien seguras cuando no se use, a fin de impedir el acceso no autorizado a la misma. Por ejemplo, el uso de armarios de seguridad, salas cerradas o cajas fuertes puede considerarse una forma

de lograr más protección cuando se estime necesario. Las copias electrónicas de documentos de información delicada relacionada con la seguridad de la aviación deberían estar protegidas de una forma equivalente.

Los principios de seguridad de la aviación se aplican tanto a las operaciones de la aviación civil internacional como a las del interior. Esto es especialmente cierto dado que la aviación civil ha evolucionado para llegar a ser un sistema de rutas radiales, en que los pasajeros de los puntos alejados llegan a un punto común en que a menudo hacen la transferencia a los vuelos internacionales. Por consiguiente, es importante asegurarse de que las operaciones del interior que enlazan con los vuelos internacionales estén protegidas por las mismas medidas de seguridad que los vuelos internacionales. Por consiguiente, los Estados deberían velar porque las medidas de seguridad internacional se apliquen a los vuelos del interior en la mayor medida posible, según la evaluación de los riesgos para la seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales pertinentes.

Módulo 2 Marco jurídico internacional

La seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional han sido amenazadas por una variedad cada vez mayor de actos criminales. En respuesta a estos actos repetidos, se elaboraron los siete instrumentos jurídicos internacionales siguientes:

- h) Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Doc 8364 — “Convenio de Tokio”);
- i) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 (Doc 8920 — “Convenio de La Haya”);
- j) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc 8966 — “Convenio de Montreal”);
- k) Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 (Doc 9518 — “Protocolo de Montreal”);
- l) Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Doc 9571 — “Convenio MEX”);
- m) Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010;
- n) Protocolo para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010. (También conocido como Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves).

Los Convenio de Tokio, La Haya, y Montreal, el Protocolo de Montreal complementario del Convenio de Montreal, el Convenio de Beijing y el Protocolo complementario del Convenio de La Haya consideran delito varios actos de interferencia ilícita relacionados con aeronaves, aeropuertos y otras instalaciones y servicios de la aviación civil y establecen la jurisdicción respecto a los mismos.

Los Estados que han pasado a ser Partes en uno o más de los convenios sobre seguridad de la aviación deberían, como mínimo, introducir y definir como delitos punibles con penas severas, por medio de

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 25
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

instrumentos jurídicos tales como el código penal nacional o legislación especial sobre seguridad de la aviación, los siguientes actos:

- h) apoderamiento ilícito de aeronaves;
- i) un acto de violencia contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo si, por su naturaleza, tal acto puede poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- j) un acto de violencia utilizando cualquier artefacto, sustancia o arma contra una persona en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeropuerto;
- k) destrucción o 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 perturbación de los servicios del aeropuerto, si tal acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad operacional del aeropuerto;
- l) 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 constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
- m) destrucción o daño en las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbación en su funcionamiento, si tal acto constituye un peligro para la seguridad operacional de las aeronaves en vuelo; y
- n) comunicación, a sabiendas, de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Los Convenios de La Haya, Montreal y Beijing conjuntamente con los Protocolos de Montreal y La Haya están dirigidos, en particular, a negar a los presuntos infractores un lugar seguro. Cada Estado Parte que no extradita a un presunto infractor cuando se solicita la extradición debe iniciar su propio juicio. Los Estados que son Partes en uno de los convenios o en ambos o que prevén hacerlo, deberían establecer procedimientos para la extradición y entrega de los presuntos infractores a otros Estados. Cuando no se solicita la extradición o cuando ésta es denegada, el Estado debe ejercer su jurisdicción sobre el presunto infractor y asegurarse de que el individuo es sometido a juicio por la autoridad competente.

El Convenio de Tokio especifica las facultades del comandante de la aeronave cuando esta está en vuelo y describe las medidas específicas que han de adoptarse en caso de un acto ilícito. Con arreglo a estas disposiciones, los Estados deberían asegurarse de que el comandante de la aeronave está autorizado a:

- g) proteger la seguridad operacional de la aeronave y las personas y bienes a bordo de la misma;
- h) mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- i) tomar medidas coercitivas contra las personas a bordo que puedan constituir una amenaza para la seguridad operacional;
- j) desembarcar o entregar a las autoridades competentes las personas que puedan constituir una amenaza para la seguridad operacional;
- k) notificar tan pronto como sea factible a las autoridades del Estado y, si es posible antes de aterrizar en el territorio de este Estado, que una persona a bordo está sometida a medidas coercitivas; y
- l) suministrar a las autoridades del Estado las pruebas e informes respecto al incidente que hizo necesario desembarcar o entregar a un pasajero.

Módulo 3 Marco jurídico nacional

TAR Aerolíneas, observará las medidas de seguridad de la aviación civil; de acuerdo a su régimen de concesionario, como lo son la Constitución Mexicana, Leyes, Reglamentos, Normas y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en sus versiones actualizadas.

TAR Aerolíneas implementa por medio de este manual, las medidas establecidas por la Autoridad mexicana, referente a la reglamentación nacional relacionada con la seguridad de la aviación civil.

La autoridad del estado de matrícula es representada en México por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil encargada de autorizar, regular y dirigir toda operación aérea dentro del territorio mexicano, así como la emisión de normas y reglamentación pertinente, según el artículo 36 de la Ley Orgánica Administrativa Pública Federal.

- Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Aeropuertos y su Reglamento.
- Ley de Aviación Civil y su Reglamento.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

El objetivo principal de TAR Aerolíneas es vigilar el cumplimiento de la legislación nacional para la seguridad de los pasajeros, tripulantes, instalaciones, personal de tierra y público en general de acuerdo en la legislación vigente.

- Constitución Política de los estados Unidos Mexicanos Art. 76 frac. 1 y en el Art. 133.
- Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- Ley de Aviación Civil: Art. 3, 4, 9, 17, 33, 34, 40 y 41.
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil: Art. 41, 43, 44, 45, 46, 47 y 109 Fracc. IX.
- Ley de Aeropuertos: Art. 22.
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos: 151, 152, 153, 154, 155, 156 y 157.

Para las operaciones nacionales, se cuenta con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria que es el instrumento de coordinación, aplicación y referencia del tema de seguridad en México.

A continuación se enlistan los capítulos de este programa, mismo que se encuentra restringido del conocimiento del público:

Capítulo I. Objetivos Generales del Programa

Capítulo II. Definiciones

Capítulo III. Legislación

Capítulo IV. Asignación de Responsabilidades

Capítulo V. Coordinación y Comunicaciones

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 27
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Capítulo VI. Protección de Aeródromos, Aeronaves, Instalaciones y Servicios a la Navegación Aérea

Capítulo VII. Controles de Seguridad para las Personas y los Objetos que van a Bordo de las Aeronaves

Capítulo VIII. Equipo de Seguridad

Capítulo IX. Personal

Capítulo X. Métodos para Hacer Frente a Actos de Interferencia Ilícita

Capítulo XI. Evaluación de la Eficacia

Capítulo XII. Modificaciones al Programa

Capítulo XIII. Apéndices

Módulo 4 Problemas que afectan la gestión de la seguridad de la aviación civil

A fin de asegurar la identificación de medidas de seguridad preventivas apropiadas, se debería examinar continuamente el nivel de amenaza y llevar a cabo evaluaciones de riesgos, teniendo en cuenta las situaciones y los entornos a nivel internacional, nacional y regional.

Las medidas y los procedimientos de seguridad deberían ser flexibles y corresponder a la evaluación de riesgos, que puede variar según diversos factores en evolución.

La mejor manera de lograr evaluaciones de riesgos y análisis de amenazas válidos consistiría en instituir un proceso sistemático y continuo de compilación de información y evaluación de los datos conexos. Típicamente, esto lo hace una autoridad nacional pertinente y requiere la coordinación a nivel nacional entre todas las entidades responsables, así como estrecha cooperación con los servicios de información internacionales y regionales.

Cuando exista una amenaza concreta, deberían aplicarse medidas preventivas de seguridad precisas seleccionadas de antemano, que correspondan a la evaluación del riesgo en cuestión y a la naturaleza y gravedad de la amenaza. Los Estados pueden también optar por preestablecer una serie de medidas que ha de aplicarse como respuesta inmediata a un nivel de amenaza más elevado, basándose en una evaluación de riesgos. Esa evaluación de riesgos debería ser examinada a fin de determinar si las medidas preestablecidas son acordes con el riesgo residual relacionado con la amenaza.

Los Estados y las autoridades pertinentes deberían documentar y reexaminar sus evaluaciones de riesgos periódicamente o cuando se produzcan novedades significativas, a fin de contar siempre con una visión precisa y actualizada de sus respectivos contextos de riesgo.

Cuando se aplican consideraciones de seguridad en el diseño y explotación de aeropuertos se debería realizar una evaluación de riesgos aeroportuarios. Dichas evaluaciones deberían llevarse a cabo junto con la autoridad competente, de modo que el diseño de un aeropuerto sea lo suficientemente flexible como para adaptarlo a futuros requisitos de seguridad sin una reestructuración importante y onerosa. El conocimiento de los puntos fuertes y débiles de un aeropuerto en la etapa de diseño, respecto a posibles actos de interferencia ilícita, desempeña una función crítica en el proceso de toma de decisiones.

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 28
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

En una evaluación de riesgos, los Estados deberían obtener información acerca de la amenaza, particularmente sobre los objetivos posibles y el modo de actuar para alcanzarlos. Dicha información puede provenir de diversas fuentes, tales como:

- a) incidentes ocurridos, incluidos los ataques contra la aviación llevados a cabo con éxito o frustrados, de los que puede surgir información sobre los objetivos y métodos terroristas (los Estados miembros de la OACI pueden encontrar información pertinente sobre actos de interferencia ilícita y otros incidentes relacionados con la seguridad en la Base de datos sobre actos de interferencia ilícita, de la OACI);
- b) datos de circulación restringida, principalmente de inteligencia antiterrorista y evaluaciones, recogidos o preparados por los servicios de inteligencia, de policía y otras dependencias del Estado; y
- c) datos de libre circulación, que pueden incluir información de conocimiento público sobre hechos inusuales o sospechosos, y el acceso a elementos que podrían utilizarse con fines terroristas, y toda otra información que pueda contribuir a definir las características de la amenaza.

Amenaza terrorista: Los terroristas pueden explotar vulnerabilidades reales o percibidas en el sistema de aviación civil internacional. A pesar de los refuerzos al sistema de seguridad, los terroristas continúan desarrollando nuevas técnicas y armas esperando eludir las medidas de seguridad. En general se considera que, al seleccionar un objetivo para el ataque, los terroristas probablemente persigan los siguientes objetivos:

- a) causar un gran número de víctimas;
- b) causar perturbación económica;
- c) hacer una declaración simbólica; y
- d) generar ansiedad en el público.

Estos objetivos pueden conducir a diversas formas de ataque al sistema de aviación. Los terroristas han revelado ser innovadores y pueden tratar de encontrar una variedad más amplia de modus operandi y objetivos, debido a que dichos objetivos están disponibles y son vulnerables, y a las posibilidades de éxito mencionadas antes. La probabilidad o amenaza de un ataque debería evaluarse en términos de la motivación e intención de los terroristas de llevar a cabo tal ataque y su capacidad (competencias, recursos, etc.) para hacerlo.

Amenaza mundial: Dado que los sistemas de aviación civil nacionales están conectados a redes de aviación mundiales, también lo está la amenaza a la aviación civil. Si bien los niveles de amenaza son de naturaleza mundial, pueden ser diferentes según el lugar del mundo. Por consiguiente, las diferencias regionales, nacionales y aún locales son variables críticas que los Estados deberían tener en cuenta al evaluar amenazas.

Los Estados deberían estar conscientes de las vulnerabilidades y de las consecuencias que conllevan las amenazas a la aviación civil. Se sabe que los terroristas procuran constantemente identificar las limitaciones conocidas de las medidas de seguridad de la aviación y explotar las demás vulnerabilidades y puntos débiles que existen dentro del sistema mundial. A menudo, las amenazas pueden tomar la vía más conveniente a través del sistema, sea porque dicha vía es conveniente debido a su emplazamiento o sus conexiones con otras áreas del sistema, sea porque se conocen los puntos débiles de esa parte del sistema mundial. Por lo tanto, los Estados y las organizaciones de aviación deberían poner mucha

atención a las amenazas contra la aviación, aun cuando no consideren que ellos o sus ciudadanos estén directamente en peligro.

Consecuencias mundiales: Dado el carácter mundial de la amenaza terrorista contra la aviación civil internacional, los ataques terroristas contra el sistema de aviación pueden tener consecuencias mundiales. La ansiedad en el público y la perturbación económica causada por un ataque terrorista pueden manifestarse mucho más allá de las fronteras de los Estados en que ocurra. Por consiguiente, las consecuencias mundiales de los ataques terroristas contra el sistema de aviación deberían considerarse cuando se evalúan las consecuencias de una amenaza en el peor de los casos razonablemente posible.

Perpetradores potenciales de actos terroristas: Los terroristas en potencia y los terroristas reales quizá tengan diferentes antecedentes culturales y sociales, vivan en diferentes circunstancias sociales y actúen movidos por diferentes intenciones y motivos extremos al cometer o planear actos de terrorismo. Ellos pueden actuar por razones políticas, religiosas, sociales, ambientales o personales (p. ej., económicas). Entre los tipos de terroristas cabe incluir:

- a) miembros de grupos terroristas internacionales establecidos y organizados;
- b) miembros de grupos regionales y aliados de dichos grupos; o
- c) actores solitarios, que tienen pocos lazos, o ninguno, con tales grupos.

Los terroristas pueden actuar por su propia iniciativa (es decir, los autorradicalizados y autoorganizados – los llamados terroristas locales), o actuar como parte de grupos más amplios y estructuras de apoyo. En ambos casos, podrían estar empleados en la industria de la aviación.

Terrorismo y criminalidad: La actividad criminal que se produce en la aviación y el transporte, cuando se la reconoce, puede identificar vulnerabilidades en las prácticas de seguridad y exponer debilidades en los sistemas de seguridad de la aviación. Cuando las debilidades se explotan con fines delictivos, también es posible explotarlas con fines terroristas.

Los delincuentes y los terroristas usan todos los modos de transporte, incluida la aviación comercial, a fin de desplazarse a través de países y fronteras internacionales para llevar a cabo sus misiones. La actividad delictiva puede servir como base económica y/o de financiamiento para grupos y actividades terroristas. A medida que los Estados continúan confiscando los bienes de los terroristas en todo el mundo, los grupos terroristas recurren al delito para financiar sus operaciones. Las actividades delictivas que siguen, algunas veces, podrían estar vinculadas con la financiación o facilitación de grupos terroristas y actividades terroristas:

- a. contrabando de personas, estupefacientes, dinero y/o mercancías;
- b. tráfico de estupefacientes;
- c. secuestros; y
- d. uso de documentación o identidad fraudulenta.

La actividad criminal también puede ser utilizada por los terroristas para someter a prueba medidas de seguridad específicas a fin de encontrar la forma de burlarlas. Además, los terroristas pueden realizar actividades de vigilancia para verificar sistemas y procesos de seguridad y la actividad de rutina en un lugar en particular, ya sea abiertamente o en forma encubierta.

Identificar actividades delictivas en el entorno de seguridad de la aviación puede conducir a identificar actividades terroristas o pruebas de apoyo a misiones terroristas. Toda incidencia inusual o en aumento

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 30
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

de actividades delictivas en los sectores del transporte deberían ser advertida y, cuando sea posible, compartida entre los organismos pertinentes y jurisdicciones del Estado, tales como las encargadas de hacer cumplir la ley y entre Estados miembros.

Módulo 5 Planeación de contingencia de seguridad

Las políticas y procedimientos descritos en este capítulo son aplicables a las operaciones Nacionales y lo correspondiente a las operaciones Internacionales, según correspondan los requisitos de la normatividad de cada Estado anfitrión.

En la medida que la legislación nacional y local, los recursos que se dispongan por parte de la autoridad y la administración del aeropuerto, TAR Aerolíneas podrá aplicar las medidas descritas en el Capítulo 15 del MSPAII.

Medidas iniciales: Cualquier empleado de TAR Aerolíneas, que reciba información de un acto de interferencia ilícita que se va a cometer o se ha cometido, adoptará las medidas para alertar a la empresa y las autoridades aeronáuticas del aeropuerto.

Los empleados que reciban esa notificación, serán responsables de compilar y registrar toda la información sobre el mensaje como sea posible.

Mando: La responsabilidad inicial del mando de las operaciones de respuesta a un acto de interferencia ilícita que ocurra en algún Aeropuerto de México estará a cargo de la autoridad aeronáutica del aeropuerto afectado, quien actuará de acuerdo a lo establecido en el Programa Local de Emergencia.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, será responsable del mando de las operaciones, mientras la aeronave está en el aire o tierra.

Control: Cuando se reciba la notificación de un acto de interferencia ilícita, la Dirección General de Aeronáutica Civil activará el Centro de Operaciones de Emergencia del aeropuerto afectado, donde se tomarán las decisiones de las acciones para atender la amenaza.

Cuando se reciba una notificación de que un acto de interferencia ilícita está ocurriendo en un Aeropuerto o afectando a una aeronave en vuelo, el Centro de Operaciones de Emergencia DGAC, será responsable de poner en actividad a las unidades de apoyo interno con responsabilidad permanente y a las unidades de apoyo externo, de acuerdo a la emergencia de que se trate, notificando inmediatamente a la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal y CISEN (Centro de Investigación y Seguridad Nacional).

Apoderamiento ilícito de aeronave (secuestro): Es importante hacer hincapié, que bajo ninguna circunstancia la tripulación deberá abrir la puerta de la cabina de mando, permaneciendo ésta cerrada en todo momento del vuelo.

Todos los miembros de la tripulación deben mantener la calma, independientemente de las circunstancias, transmitiéndosela a los pasajeros la posibilidad de mantenerse tranquilos, de pensar correctamente y actuar de manera acertada.

En el eventual apoderamiento ilícito (SECUESTRO) de la aeronave, la consideración primaria es el bienestar de los pasajeros y de la tripulación. Todas las acciones se concentrarán en este objetivo.

Los miembros de la tripulación deberán hacer uso de su mejor juicio para asegurar su bienestar y el de los pasajeros, considerando las condiciones existentes.

No intentarán someter al secuestrador; aun cuando las condiciones parezcan favorables.

La tripulación debe acatar todas las demandas iniciales del secuestrador de la aeronave evitando toda clase de conflictos abordó. Esto no significa sumisión o sometimiento; existe mayor posibilidad de persuadir al secuestrador para que modifique sus demandas originales en otro momento.

Amenaza de bomba: Se entiende por amenaza de bomba; la comunicación 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, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido en tierra: Cuando haya que enfrentarse a un incidente de artefacto sospechoso, hay que aplicar las medidas mencionadas a continuación, así como la aplicación de los procedimientos establecidos en el Plan de Emergencia de cada aeropuerto.

Una regla general es que cualquier paquete o bulto que haya sido depositado sin que nadie lo cuide o haya sido abandonado, solamente debería ser abierto por su propietario o de ser necesario, si no se presenta el propietario, por un experto en eliminación de explosivos.

Este tipo de artículos sospechosos se pueden encontrar tanto en instalaciones, vehículos o aeronaves.

Falla de equipo de vuelo por sabotaje: Se pudiera dar el caso de recibir amenazas suponiendo que alguna aeronave fue sabotada y está en peligro o que la aeronave presente fallas en vuelo, en este caso no se descartará que la falla pudiera ser provocada por sabotaje.

Módulo 6 Red aeroportuaria

Las rutas donde tiene operaciones TAR Aerolíneas se encuentran documentadas y actualizadas en el AOC:

Aeropuertos	
Acapulco	ACA
Aguascalientes	AGU
Bajío	BJX
Chihuahua	CUU
Ciudad del Carmen	CME
Ciudad Juárez	CJS
Culiacán	CUL
Durango	DGO
Guadalajara	GDL
Hermosillo	HMO
Huatulco	HUX

Aeropuertos	
Mazatlán	MZT
Mérida	MID
Monterrey	MTY
Oaxaca	OAX
Puerto Vallarta	PVR
Querétaro	QRO
San Luis Potosí	SLP
Tampico	TAM
Toluca	TLC
Torreón	TRC
Tuxtla Gutiérrez	TGZ
Veracruz	VER
Villahermosa	VSA
Zihuatanejo	ZIH

Se revisarán las medidas de seguridad aplicables en estos aeropuertos.

Módulo 7 Problemas de seguridad en la aviación que afectan al operador de transporte aéreo

Terrorismo: El terrorismo es el uso sistemático del terror para coaccionar a sociedades o gobiernos, utilizado por una amplia gama de organizaciones, grupos o individuos en la promoción de sus objetivos, tanto por partidos políticos nacionalistas y no nacionalistas, de derecha como de izquierda, así como también por corporaciones, grupos religiosos, racistas, colonialistas, independentistas, revolucionarios, conservadores y gobiernos en el poder. El terrorismo, como táctica, es una forma de violencia que se distingue del terrorismo de Estado por el hecho de que en este último caso sus autores pertenecen a entidades gubernamentales. Se distingue también de los actos de guerra y de los crímenes de guerra en que se produce en ausencia de guerra. La presencia de actores no estatales en conflictos armados ha creado controversia con respecto a la aplicación de las leyes de guerra. La palabra «terrorismo» tiene fuertes connotaciones políticas y posee elevada carga emocional y esto dificulta consensuar una definición precisa.

Sabotaje: El sabotaje (del francés sabotage, 'fabricar zapatos; colocar rieles; sabotear') es un proceso por el cual se realiza una modificación, destrucción, obstrucción o cualquier intervención en una operación ajena, con el propósito de obtener algún beneficio para uno mismo. Se entiende como sabotaje a cualquier acción entrometida en asuntos ajenos. Estos sabotajes son realizados por personas que buscan beneficiarse a sí mismas o impedir algo.

Narcotráfico: Es el comercio clandestino de drogas adictivas prohibidas, manejados tradicionalmente por carteles mafiosos y representa una de las principales fuentes generadoras de dinero ilícito durante el último siglo.

Secuestros: Un secuestro, también conocido como plagio, es un delito que consiste en privar de la libertad de forma ilícita a una persona o grupo de personas, normalmente durante un tiempo determinado, con el objeto de obtener un rescate o el cumplimiento de otras exigencias en perjuicio del o los secuestrados o de terceros. Las personas que llevan a cabo un secuestro se conocen como secuestradores o plagiadores.

Amenazas: Las amenazas son un delito o una falta, consistente en el anuncio de un mal futuro ilícito que es posible, impuesto y determinado con la finalidad de causar inquietud o miedo en el amenazado. Las

amenazas deben ser creíbles y, además, pueden consistir en amenazar con un mal ilícito que, por su parte, puede ser o no constitutivo de delito.

Toma de rehenes: Un rehén es una persona cuya libertad se verá privada y retenida a la fuerza por unos captores con objeto de utilizar esta situación para tratar de obligar a otra persona, organización o nación a cumplir unas condiciones dadas. Tomar rehenes supone una amenaza para el propio rehén y para la parte coaccionada. Hoy en día, esto se considera un delito, y en determinados casos incluso un acto terrorista. Sin embargo, la captura de rehenes tiene un largo historial militar que data de hace miles de años.

Ciberterrorismo: El ciberterrorismo o terrorismo electrónico es el uso de medios de tecnologías de información, comunicación, informática, electrónica o similar con el propósito de generar terror o miedo generalizado en una población, clase dirigente o gobierno, causando con ello una violación a la libre voluntad de las personas. Los fines pueden ser económicos, políticos o religiosos principalmente.

Redacción de informes

De conformidad con el Artículo 11 del Convenio de La Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal y la norma 5.3.1 del Anexo 17, los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita deberían proporcionar a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del suceso tan pronto como sea posible después de resuelto el acto. Los Estados deberían, cuando corresponda, proveer copias de los informes preparados por la OACI a otros Estados que puedan estar interesados.

La notificación de Actos de Interferencia Ilícita es importante, razón por la cual TAR Aerolíneas informará el suceso inicialmente a la Dirección General de Aeronáutica Civil vía telefónica a la Subdirección de Seguridad de la Aviación Civil, posteriormente hará la entrega a la Dirección General de Aeronáutica Civil del reporte escrito del suceso de seguridad usando el formato MSPAII-F07 “Informe de Actos de Interferencia Ilícita”.

Reportes de la tripulación: Debe preverse, una vez finalizado un acto de interferencia ilícita, recibir informes de la tripulación y de los pasajeros. Al concluir un acto de interferencia ilícita, el piloto y demás miembros de la tripulación involucrados deben presentar sin demora un informe.

Cada miembro de la tripulación debería preparar su informe sin consultar ni comparar lo escrito con los otros informes, pues esto puede afectar la utilidad de los informes para los expertos en seguridad que pueden tener que reconstruir los hechos y el orden en que ocurrieron a partir de dichos informes escritos. El piloto al mando debería recoger los informes escritos y adjuntarlos a su propio informe.

Reportes del personal en tierra: Después de cualquier acto de interferencia ilícita, todo el personal involucrado en este de manera directa o indirecta, deberá elaborar un reporte sobre el mismo y enviarlo a la Dirección de Seguridad Operacional. Igualmente, el personal relacionado directamente deberá presentarse ante la autoridad aeronáutica local con el fin de levantar las actuaciones correspondientes.

Actividades de clausura

Aclaración de dudas y repaso de los puntos más relevantes a través de diferentes mecanismos como lluvia de ideas y cuestionamientos individuales o grupales.

Tiempo para la retroalimentación. El instructor debe tener en cuenta que la retroalimentación es el proceso mediante el que un sistema recoge información sobre los efectos de sus acciones en el medio en el que habita, es decir, la información que viene de vuelta. La retroalimentación determina las acciones posteriores a seguir por el sistema.

Aplicación de la evaluación y la encuesta del curso. El instructor debe tener en cuenta que la evaluación es la determinación sistemática del mérito, el valor y el significado de algo o alguien en función de unos criterios respecto a un conjunto de normas. La evaluación se usa para caracterizar y evaluar temas de interés en la materia.

Agradecimiento a los alumnos por su participación y entusiasmo. Toma de la fotografía grupal.

5.3 PLAN DE ESTUDIOS PARA EL PERSONAL ADMINISTRATIVO

MÓDULO	Inicial	Recurrente
Actividades de inauguración, introducción y administración del curso		
• Actividades de inauguración	00:10	00:10
• Introducción al curso y su administración	00:10	00:10
Nivel 1- "Familiarización AVSEC"		
• Presentación de la Seguridad de la Aviación Civil	01:00	01:00
Nivel 2- "Procedimientos AVSEC"		
• Procedimientos AVSEC	01:10	01:10
Actividades de clausura		
• Evaluaciones	00:15	00:15
• Actividades de clausura	00:15	00:15
Total de horas	03:00	03:00

Actividades de inauguración, introducción y administración del curso

Bienvenida a los participantes. Presentación del instructor al grupo indicando su nombre, puesto y datos de contacto. Dinámica de presentación de los participantes para fomentar el trabajo en equipo, la comunicación y el entendimiento del trabajo del otro. Presentación del objetivo del curso, el perfil del alumno, así como las reglas e información administrativa del curso. Debe motivarse la participación de los alumnos, la resolución de dudas, la consulta de manuales, el apego a los procedimientos y la cultura de seguridad.

El instructor deberá tener en cuenta que la capacitación por un lado, es el plan que se alinea con los objetivos estratégicos del negocio, para impartir a los empleados motivación y transmitir los conocimientos y habilidades necesarios para llevar adelante los requerimientos del puesto de trabajo. Por su parte el desarrollo de los recursos humanos implica un aprendizaje que va más allá de la capacitación para el puesto de trabajo, y tiene un enfoque a largo plazo. Por un lado para satisfacer los requerimientos permanentes del mercado, los clientes, las empresas deben mejorar el desempeño general.

Lograr mayores rendimientos a través de la capacitación y desarrollo es la meta estratégica en todas las organizaciones. Consideran la capacitación bien planificada una inversión y no un gasto. Los programas de capacitación fortalecen la satisfacción del cliente, contribuyen al desarrollo organizacional, e impactan positivamente en los resultados financieros.

El aprendizaje es la forma en que creamos nuevo conocimiento y mejoramos nosotros mismos. A pesar de que hay un amplio debate de acuerdo a los mecanismos y el alcance del aprendizaje en su forma más básica el aprendizaje no es diferente en las organizaciones.

El aprendizaje organizacional está basado en aplicar conocimiento para un propósito y aprender del proceso y del resultado.

El proceso de aprendizaje es una actividad individual que se desarrolla en un contexto social y cultural. Es el resultado de procesos cognitivos individuales mediante los cuales se asimilan e interiorizan nuevas informaciones (hechos, conceptos, procedimientos, valores), se construyen nuevas representaciones mentales significativas y funcionales (conocimientos), que luego se pueden aplicar en situaciones diferentes a los contextos donde se aprendieron. Aprender no solamente consiste en memorizar información, es necesario también otras operaciones cognitivas que implican: conocer, comprender, aplicar, analizar, sintetizar y valorar.

Existen varios procesos que se llevan a cabo cuando cualquier persona se dispone a aprender. Los estudiantes al hacer sus actividades realizan múltiples operaciones cognitivas que logran que sus mentes se desarrollen fácilmente. Dichas operaciones son, entre otras:

1. Una recepción de datos, que supone un reconocimiento y una elaboración semántico-sintáctica de los elementos del mensaje (palabras, iconos, sonido) donde cada sistema simbólico exige la puesta en acción de distintas actividades mentales. Los textos activan las competencias lingüísticas, las imágenes las competencias perceptivas y espaciales, etc.
2. La comprensión de la información recibida por parte del estudiante que, a partir de sus conocimientos anteriores (con los que establecen conexiones sustanciales), sus intereses (que

- dan sentido para ellos a este proceso) y sus habilidades cognitivas, analizan, organizan y transforman (tienen un papel activo) la información recibida para elaborar conocimientos.
3. Una retención a largo plazo de esta información y de los conocimientos asociados que se hayan elaborado.
 4. La transferencia del conocimiento a nuevas situaciones para resolver con su concurso las preguntas y problemas que se planteen.

Nivel 1 Familiarización AVSEC

El objetivo primario de la seguridad de la aviación civil es garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves y las instalaciones y servicios de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo. Esto se lleva a cabo mediante una combinación de medidas y la organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

A fin de alcanzar este objetivo fundamental, se debe establecer una organización y estructura jurídica integral, con responsabilidades y métodos de aplicación claramente definidos. Por lo tanto, mediante la legislación apropiada, un Estado debería designar una autoridad competente que sea responsable de la elaboración, aplicación y mantenimiento de una política global sobre seguridad de la aviación (denominada en adelante “autoridad competente”). La política debería implantar un nivel normalizado de seguridad de la aviación por medio de medidas que correspondan a las normas del Anexo 17 — Seguridad.

Dicha política debería abarcar los reglamentos, métodos y procedimientos que se aplican a condiciones de operación “normales” y las medidas adicionales que son necesarias cuando se produce una intensificación del nivel de la amenaza.

A fin de alcanzar un nivel normalizado de seguridad de la aviación, la política de seguridad de la aviación debe fundarse en disposiciones jurídicas apropiadas, aplicadas por las numerosas entidades que participan en una estructura de seguridad de la aviación civil.

El principio fundamental que debe seguirse al garantizar la seguridad de aviación civil es que las medidas de seguridad que se apliquen deberían ser conmensurables con la amenaza.

La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación debería estar reservada para las personas que necesitan dicha información en el desempeño de sus funciones y que, por consiguiente, están autorizadas para tener acceso a la misma. Esto se conoce como principio de “acceso selectivo”.

Deben aplicarse medidas de protección a la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación y el grado de protección deberían especificarlo el Estado o las entidades pertinentes, teniendo en cuenta los requisitos nacionales para la protección de información delicada establecidos por las autoridades pertinentes. También puede ser necesario aplicar medidas de protección cuando se identifica, clasifica, recibe, retiene, revela, difunde o elimina información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.

La información delicada relacionada con la seguridad de la aviación debe estar almacenada en condiciones bien seguras cuando no se use, a fin de impedir el acceso no autorizado a la misma. Por ejemplo, el uso de armarios de seguridad, salas cerradas o cajas fuertes puede considerarse una forma

Septiembre 2016	Revisión 2	Sec. 5 Pág.- 38
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

de lograr más protección cuando se estime necesario. Las copias electrónicas de documentos de información delicada relacionada con la seguridad de la aviación deberían estar protegidas de una forma equivalente.

Los principios de seguridad de la aviación se aplican tanto a las operaciones de la aviación civil internacional como a las del interior. Esto es especialmente cierto dado que la aviación civil ha evolucionado para llegar a ser un sistema de rutas radiales, en que los pasajeros de los puntos alejados llegan a un punto común en que a menudo hacen la transferencia a los vuelos internacionales. Por consiguiente, es importante asegurarse de que las operaciones del interior que enlazan con los vuelos internacionales estén protegidas por las mismas medidas de seguridad que los vuelos internacionales. Por consiguiente, los Estados deberían velar porque las medidas de seguridad internacional se apliquen a los vuelos del interior en la mayor medida posible, según la evaluación de los riesgos para la seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales pertinentes.

Nivel 2 Procedimientos AVSEC

Los procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil, se encuentran establecidos en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, en cumplimiento con la Ley de Aviación Civil y su Reglamento así como con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

Durante el curso, se revisarán los diferentes procedimientos AVSEC descritos en el MSPAII, tales como:

- Procedimientos de inspección y registro de los clientes
- Comportamiento con clientes y/o equipaje de mano sospechosos
- Control del movimiento de la circulación de los clientes
- Medidas para categorías especiales de clientes
- Clientes perturbadores
- Verificaciones de la identificación de los clientes
- Interrogatorio de los clientes al documentarse
- Procedimientos para la inspección y registro del equipaje documentado
- Protección del equipaje documentado
- Procedimiento para la detención de armas de fuego y otras armas
- Manipulación de bultos sospechosos
- Cotejo del cliente y el equipaje documentado
- Procedimiento de inspección de seguridad de la aeronave
- Procedimiento de seguridad de las aeronaves en pernocta

Actividades de clausura

Aclaración de dudas y repaso de los puntos más relevantes a través de diferentes mecanismos como lluvia de ideas y cuestionamientos individuales o grupales.

Tiempo para la retroalimentación. El instructor debe tener en cuenta que la retroalimentación es el proceso mediante el que un sistema recoge información sobre los efectos de sus acciones en el medio en el que

habita, es decir, la información que viene de vuelta. La retroalimentación determina las acciones posteriores a seguir por el sistema.

Aplicación de la evaluación y la encuesta del curso. El instructor debe tener en cuenta que la evaluación es la determinación sistemática del mérito, el valor y el significado de algo o alguien en función de unos criterios respecto a un conjunto de normas. La evaluación se usa para caracterizar y evaluar temas de interés en la materia.

Agradecimiento a los alumnos por su participación y entusiasmo. Toma de la fotografía grupal.

6 PERIODICIDAD DE LA CAPACITACIÓN

6.1 CAPACITACIÓN INICIAL

Todo el personal deberá recibir la capacitación inicial de seguridad de la aviación civil a más tardar durante los primeros tres meses a partir de la fecha en que ingresó a la empresa.

El personal operativo de seguridad deberá ser instruido por su jefe inmediato en el puesto de trabajo, en tanto que es asignado para recibir la capacitación formal, a fin de que sea capaz de realizar sus funciones de seguridad correctamente.

6.2 CAPACITACIÓN RECURRENTE

El personal operativo de seguridad y técnico aeronáutico deberá recibir la capacitación recurrente de seguridad de la aviación civil una vez cada 12 meses.

El personal administrativo deberá recibir la capacitación recurrente de seguridad de la aviación civil una vez cada 24 meses.

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**

7. PROCEDIMIENTO PARA APROBAR EL CURSO DE CAPACITACIÓN

7.1 EXAMEN TEÓRICO / EVALUACIÓN PRÁCTICA EN CAMPO

Para aprobar el curso de Seguridad de la Aviación Civil, los participantes deberán obtener una calificación mínima aprobatoria de 80/100 en el examen final.

En el caso de que un participante no apruebe la evaluación, éste será reprogramado por el Área de Capacitación para recibir el curso nuevamente. El participante podrá seguir desarrollando sus funciones siempre y cuando reciba instrucción en el puesto de trabajo por su jefe inmediato, de tal manera que sea capaz de efectuar los procedimientos de seguridad establecidos en el MSPAII de TAR Aerolíneas.

7.2 EVALUACIÓN DEL CURSO POR PARTE DE LOS ALUMNOS PARA FINES DE MEJORA CONTINUA DE LA INSTRUCCIÓN

Al finalizar el curso, los participantes deberán llenar el formato de encuesta de capacitación de seguridad que se presenta a continuación:

		ENCUESTA DE CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL MSO F15	
Instrucciones: Registre la información solicitada en los campos en blanco. Los espacios no utilizados deberán ser cancelados trazando líneas diagonales. En una escala de 0 a 5, escriba con pluma en la columna derecha la calificación que mejor represente su respuesta, tomando en cuenta que 5 es el valor más alto y 0 es el valor más bajo.			
Información General			
Nombre del curso:			
Nombre del instructor:			
Fecha de inicio (DD/MM/AA):		Fecha de término (DD/MM/AA):	
Horario:		Estación:	
Temas tratados		Calificación	
1. ¿Se cumplió el objetivo del curso?			
2. ¿Se cubrió en su totalidad con el programa establecido?			
3. ¿Los temas de Seguridad Operacional son de utilidad de acuerdo al puesto que desempeña?			
4. ¿Los temas y conceptos de Seguridad Operacional son claros?			
5. ¿Está familiarizado con sus responsabilidades relacionadas con la Seguridad Operacional?			
6. ¿Se promueve la consulta de información técnica y Manuales, así como el apego a los procedimientos?			
Apoyos didácticos		Calificación	
7. ¿El material didáctico (videos, acetatos, computadoras, etc.) fue apropiado?			
8. ¿El material de apoyo impreso fue apropiado?			
10. ¿El contenido del material de apoyo impreso (manual de seguridad operacional) es apropiado?			
11. ¿El conjunto de dinámicas y ejercicios de aprendizaje consiguieron su objetivo?			
Instructor		Calificación	
12. ¿Califique el nivel de conocimientos técnicos que posee el instructor sobre los temas tratados?			
13. ¿Explicó los objetivos a lograr y presentó esquemas generales de los temas?			
14. ¿Despertó y mantuvo el interés de los participantes?			
15. ¿Promueve la participación del grupo?			
16. ¿Proporciona ejemplos relacionadas con su práctica laboral?			
17. ¿La información que proporcionó fue clara, completa, correcta y vigente?			
18. ¿Ayudó a la comprensión de los temas con ejemplos y/o analogías?			
19. ¿Preparó con anticipación sus apoyos didácticos (Computadora, pizarrón, manuales, etc.)?			
Servicios y organización		Calificación	
20. ¿Le pareció adecuada la infraestructura y equipo con el que realizó el curso?			
22. ¿Fue suficiente el tiempo que se asignó para impartir los temas?			
23. ¿Fue suficiente el tiempo que se ocupó para la realización de dinámicas, ejercicios y prácticas?			
24. ¿Las actividades, dinámicas, ejercicios y prácticas se realizaron en forma organizada y adecuada?			
Continúa al reverso		1/2	

	ENCUESTA DE CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL MSO F15
Recomendaciones/Comentarios	
Elaboró	
Nombre y firma	
2/2	

7.3 MECANISMOS DE RETROALIMENTACIÓN GENERAL DEL CURSO PARA LA MEJORA CONTINUA

Toda la retroalimentación adicional sobre el curso de Seguridad de la Aviación Civil para fines de mejora continua, incluyendo recomendaciones, sugerencias, material de apoyo, etc., deberá ser enviado a la Gerencia de Seguridad Aérea, al correo electrónico segopcnl@tarmexico.com

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**

8. PROCESO DE PROTECCIÓN, RESTRICCIÓN Y DISTRIBUCIÓN LIMITADA DE LA INFORMACIÓN PARA LA CAPACITACIÓN

8.1 FORMATO DE CARTA DE CONFIDENCIALIDAD INSTRUCTOR / ALUMNO

Todos los instructores y participantes de la capacitación de seguridad de la aviación civil deberán firmar la Carta compromiso de confidencialidad que se presenta a continuación, a fin de formalizar la protección y restricción de la información de distribución limitada que es compartida durante el proceso de capacitación:



CURSO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

CARTA COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD

ADVERTENCIA

La información contenida en el curso "Seguridad de la Aviación Civil" y en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, es propiedad de Link Conexión Aérea, S.A. de C.V.

La información proporcionada en este curso es únicamente para fines de capacitación, y no modifica ni sustituye las políticas, procedimientos, criterios y/o restricciones contenidos en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita de TAR Aerolíneas, autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

EL COMPROMISO QUE CADA ALUMNO ACEPTA Y ASUME DE MANERA IMPLÍCITA E IRREVOCABLE, ES:

1. NO difundir de ninguna manera, ya sea oral, escrita, por cualquier medio electrónico, directa o indirectamente, el contenido total o parcial de este curso a cualquier persona, dependencia o empresa que NO tenga necesidad directa y autorizada por escrito de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a conocer el contenido del mismo.
2. NO prestar, facilitar de ningún modo, directo o por medio de terceros, a fotocopiar, digitalizar, copiar, leer, difundir y/o de cualquier forma obtener información de este curso para cualquier uso que NO sea el autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Adicionalmente, estoy enterado de que el curso de seguridad de la aviación civil de TAR Aerolíneas:

1. Contiene información restringida cuyo mal uso o inadecuada e ilegal difusión pudiera poner en peligro la seguridad de las operaciones de TAR Aerolíneas, con las consecuencias legales que esto conlleve.
2. Es propiedad material e intelectual de Link Conexión Aérea, S.A. de C.V., por lo que ésta se reserva todos los derechos de autor. Cualquier violación a estos derechos será sancionada conforme a las leyes correspondientes.

Nombre completo	Fecha	Firma

8.2 FORMATO POR MEDIO DEL CUAL SE MANTENDRÁ LOS REGISTROS DEL PERSONAL QUE RECIBIÓ LA INSTRUCCIÓN

Todos los registros que se generan en la capacitación de seguridad de la aviación civil, incluyendo listas de asistencia, exámenes, encuestas de capacitación y cartas de confidencialidad, serán digitalizados una vez que se haya concluido el curso, por lo que la Gerencia de Seguridad Aérea mantendrá los registros de la capacitación en formato electrónico.

Los registros físicos (en papel) originales serán resguardados por un periodo de un año a partir de que fueron generados. Posterior a este lapso serán destruidos.