



**PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN DE
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
REEDICIÓN**
4720-VUS-2025

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**



4720-VUS-2025



4720-VUS-2025

REGISTRO DE REVISIONES

NO. REVISIÓN	FECHA DE REVISIÓN	NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN INSERTÓ	MOTIVO DE LA REVISIÓN
Original	Agosto 2013	Alejandro Bonilla	Edición Original
1	Septiembre 2015	Lucía López	Actualización del contenido
2	Septiembre 2016	Francisco Venancio	Cumplimiento a la CO SA-17.8/16
3	Enero 2019	Victor Landa Reyes	Actualización programa de INSTRUCCIÓN
4	Septiembre 2019	Victor Landa Reyes	Se incluye el tiempo de Evaluación del Curso en los temarios y se actualiza duración de algunos temas y cursos. También se actualizan términos Personal de Operaciones Tierra y Vuelo, Representante de Estación y Representante de Operaciones.
5	Octubre 2019	Victor Landa Reyes	Se actualiza plan de estudios para Nivel Operativo de Seguridad y se se actualiza plan de estudios Administrativo/Directivo. Se inserta la Política de Seguridad y se actualiza formato de Constancia.
6	Marzo 2020	Victor Landa Reyes	Se actualiza la duración de todos los cursos para nivel operativo de tierra y de vuelo. Y se actualiza la política de seguridad así como el formato de Constancia
7	Marzo 2021	Antonio Durán	Se modifican los términos relacionados con la actualización del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita de TAR además de cambios en el banco de Preguntas. Se reduce duración de cursos recurrentes.
8	Agosto 2023	Alejandro Bonilla	Términos de PNSAC, perfiles, temario de acuerdo al PINSAC, Ajuste en desarrollo de curso, Lista de asistencia y política de seguridad
REEDICION	Febrero 2025	Alejandro Bonilla	Actualización de sección 1.3, hoja de inscripción, Formato de lista de asistencia, modelo de constancia de INSTRUCCIÓN , uso de paper less, actualización plan de estudios, actualización de correo avsec, Actualización de logos y razón comercial y política de Seguridad



LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

La tabla que se muestra a continuación contiene la lista de las páginas efectivas que integran el Programa de INSTRUCCIÓN 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	Reedición	Febrero 2025	4-20	Reedición	Febrero 2025
En blanco	Reedición	Febrero 2025	5-1	Reedición	Febrero 2025
Página 1	Reedición	Febrero 2025	5-2	Reedición	Febrero 2025
Página 2	Reedición	Febrero 2025	5-3	Reedición	Febrero 2025
Página 3	Reedición	Febrero 2025	5-4	Reedición	Febrero 2025
Página 4	Reedición	Febrero 2025	5-5	Reedición	Febrero 2025
Página 5	Reedición	Febrero 2025	5-6	Reedición	Febrero 2025
Página 6	Reedición	Febrero 2025	5-7	Reedición	Febrero 2025
1-1	Reedición	Febrero 2025	5-8	Reedición	Febrero 2025
1-2	Reedición	Febrero 2025	5-9	Reedición	Febrero 2025
1-3	Reedición	Febrero 2025	5-10	Reedición	Febrero 2025
1-4	Reedición	Febrero 2025	5-11	Reedición	Febrero 2025
2-1	Reedición	Febrero 2025	5-12	Reedición	Febrero 2025
2-2	Reedición	Febrero 2025	5-13	Reedición	Febrero 2025
2-3	Reedición	Febrero 2025	5-14	Reedición	Febrero 2025
2-4	Reedición	Febrero 2025	5-15	Reedición	Febrero 2025
2-5	Reedición	Febrero 2025	5-16	Reedición	Febrero 2025
2-6	Reedición	Febrero 2025	5-17	Reedición	Febrero 2025
2-7	Reedición	Febrero 2025	5-18	Reedición	Febrero 2025
2-8	Reedición	Febrero 2025	5-19	Reedición	Febrero 2025
2-9	Reedición	Febrero 2025	5-20	Reedición	Febrero 2025
2-10	Reedición	Febrero 2025	5-21	Reedición	Febrero 2025
3-1	Reedición	Febrero 2025	5-22	Reedición	Febrero 2025
3-2	Reedición	Febrero 2025	5-23	Reedición	Febrero 2025
4-1	Reedición	Febrero 2025	5-24	Reedición	Febrero 2025
4-2	Reedición	Febrero 2025	5-25	Reedición	Febrero 2025
4-3	Reedición	Febrero 2025	5-26	Reedición	Febrero 2025
4-4	Reedición	Febrero 2025	5-27	Reedición	Febrero 2025
4-5	Reedición	Febrero 2025	5-28	Reedición	Febrero 2025
4-6	Reedición	Febrero 2025	5-29	Reedición	Febrero 2025
4-7	Reedición	Febrero 2025	5-30	Reedición	Febrero 2025
4-8	Reedición	Febrero 2025	5-31	Reedición	Febrero 2025
4-9	Reedición	Febrero 2025	5-32	Reedición	Febrero 2025
4-10	Reedición	Febrero 2025	5-33	Reedición	Febrero 2025
4-11	Reedición	Febrero 2025	5-34	Reedición	Febrero 2025
4-12	Reedición	Febrero 2025	5-35	Reedición	Febrero 2025
4-13	Reedición	Febrero 2025	5-36	Reedición	Febrero 2025
4-14	Reedición	Febrero 2025	5-37	Reedición	Febrero 2025
4-15	Reedición	Febrero 2025	5-38	Reedición	Febrero 2025
4-16	Reedición	Febrero 2025	5-39	Reedición	Febrero 2025
4-17	Reedición	Febrero 2025	5-40	Reedición	Febrero 2025
4-18	Reedición	Febrero 2025	5-41	Reedición	Febrero 2025
4-19	Reedición	Febrero 2025	5-42	Reedición	Febrero 2025

ÍNDICE

Registro de revisiones	1
Lista de páginas efectivas.....	2
Índice	4
1. Generalidades	Sección 1 página 1
1.1 Introducción.....	Sección 1 página 1
1.2 Objetivos y criterios relativos a la instrucción.....	Sección 1 página 2
1.3 Propósito y alcance del programa de INSTRUCCIÓN	Sección 1 página 3
1.4 Fundamento legal.....	Sección 1 página 4
2. Población a instruir	Sección 2 página 1
2.1 Personal al que está dirigida la instrucción	Sección 2 página 1
2.2 Información administrativa relativa a la selección y presentación de los candidatos.....	Sección 2 página 2
2.3 Perfil que debe tener el personal que recibe la INSTRUCCIÓN AVSEC	Sección 2 página 3
2.3.1 Guardia de seguridad.....	Sección 2 página 3
2.3.2 inspector de seguridad.....	Sección 2 página 4
2.3.4 supervisor de seguridad contratada	Sección 2 página 5
2.3.5 Jefe de seguridad	Sección 2 página 6
2.3.6 coordinador de seguridad en tierra.....	Sección 2 página 7
2.3.7 Personal OPERATIVO DE TIERRA Y VUELO	Sección 2 página 8
2.3.8 Personal administrativo y directivo.....	Sección 2 página 8
2.4 Pruebas a las que se someterán (evaluación del perfil).....	Sección 2 página 9
3 Responsabilidades asignadas respecto a los cursos de instrucción.....	Sección 3 página 1
3.1 Del personal que proporciona la INSTRUCCIÓN AVSEC y las autorizaciones respectivas	Sección 3 página 1
3.2 Del personal que participa y condiciones que deben cumplir para su aceptación	Sección 3 página 1
4 Control y seguimiento de asistencias y aprovechamiento	Sección 4 página 1
4.1 Proceso de inscripción del participante y formularios respectivos.....	Sección 4 página 1
4.2 Formato de lista de asistencia del curso.....	Sección 4 página 2
4.3 Banco de preguntas del examen y matriz de repuestas	Sección 4 página 3
4.3.1 Para el personal SERVICIOS AL CLIENTE	Sección 4 página 9
4.3.2 Para el personal COMISARIATO y RAMPA	Sección 4 página 8
4.3.3 Para el personal ADMINISTRATIVO Y DE LIMPIEZA	Sección 4 página 10
4.3.5 Para el personal DIRECTIVO.....	Sección 4 página 14



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Página 4
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

4.3.6 Para el personal PILOTOS, SOBRECARGOS	Sección 4 página 14
4.3.7 Para el personal MECANICOS, OPERACIONES.....	Sección 4 página 16
4.3.8 Para el personal Coordinador de operación en Tierra	Sección 4 página 18
Modelo de examen	Sección 4 página 23
4.4 Modelo de la constancia de INSTRUCCIÓN.....	Sección 4 página 24
4.5 PAPERLESS	Sección 4 página 25
5. Plan de estudios	Sección 4 página 26
5.1 Plan de estudios para el personal.....	Sección 5 página 27
6 Periodicidad de la INSTRUCCIÓN	Sección 5 página 1
6.1 INSTRUCCIÓN inicial.....	Sección 6 página 1
6.2 INSTRUCCIÓN recurrente	Sección 6 página 1
7. Procedimiento para aprobar el curso de INSTRUCCIÓN	Sección 7 página 1
7.1 Examen teórico / evaluación práctica en campo.....	Sección 7 página 1
7.2 Evaluación del curso por parte de los alumnos para fines de mejora continua de la instrucción	Sección 7 página 2
7.3 Mecanismos de retroalimentación general del curso para la mejora continua	Sección 7 página 3
8. Proceso de protección, restricción y distribución limitada de la información para la INSTRUCCIÓN	Sección 8 página 1
8.1 Formato de carta de confidencialidad instructor / alumno.....	Sección 8 página 1
8.2 Formato por medio del cual se mantendrá los registros del personal que recibió la instrucción	Sección 8 página 2
8.4 Definiciones y Abreviaturas	Sección 8 página 4
Definiciones	Sección 8 página 4



4720-VUS-2025



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Página 6
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

1. GENERALIDADES

1.1 Introducción

El Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (PSPAII), tiene como propósito establecer las políticas y medidas de seguridad que permitirán prevenir actos de interferencia ilícita en las operaciones, así como conductas insubordinadas en los usuarios. Las medidas contenidas en el PSPAII, 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 de la Aviación Civil y de la Circular Obligatoria CO SA-17.1/10 que establece el contenido del Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, los cuales son compatibles o complementarios a los programas de seguridad de los aeropuertos.

TAR México ha establecido procedimientos en tierra y en vuelo que permitirán garantizar la seguridad de las operaciones de vuelo y la protección contra los actos de interferencia ilícita en contra de la aeronave, pasajeros, personal de tierra, tripulaciones, equipajes e instalaciones.

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

Este Programa de INSTRUCCIÓN 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 INSTRUCCIÓN 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 Revisión 4 de fecha Mayo 2018, publicado en el sitio web de la Agencia Federal de Aviación Civil.



4720-VUS-2025

1.2 Objetivos y criterios relativos a la instrucción

Los objetivos del programa de INSTRUCCIÓN de seguridad de la aviación civil de TAR México son:

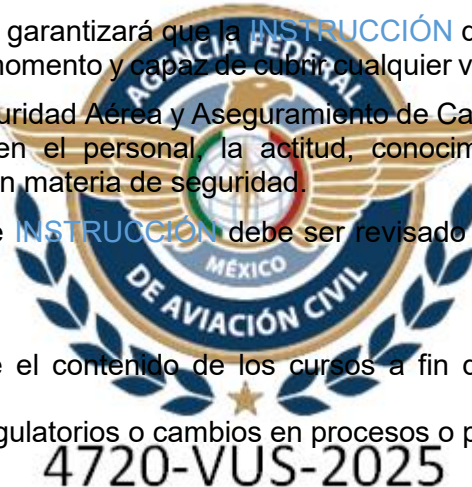
- a) Elaborar un marco para el entrenamiento del personal en esta materia
- b) Difundir las responsabilidades de los encargados de la supervisión de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita
- c) Proveer al personal con los 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 México.
- 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 INSTRUCCIÓN 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 Aérea y Aseguramiento de Calidad 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 INSTRUCCIÓN debe ser revisado periódicamente (por lo menos una vez al año) para garantizar que:

- a) Se mejore continuamente el contenido de los cursos a fin de que sea aplicable a la realidad operativa del momento;
- b) Se incorporen cambios regulatorios o cambios en procesos o procedimientos operacionales.



1.3 Propósito y alcance del programa de INSTRUCCIÓN

La instrucción en materia de seguridad de la aviación civil tiene como propósito transmitir a todo el personal pertinente, el conocimiento de los procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil, así como 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.

Este programa de **INSTRUCCIÓN** tiene alcance a toda la organización, incluyendo el personal propio y subcontratado, y el contenido temático se adapta de acuerdo al nivel de participación que el personal tenga en la seguridad de las operaciones.

TAR designará al personal que realizará las funciones de seguridad y vigilancia, la cual será llevada a cabo media una empresa de seguridad contratada, el cual cumplirá con las normativas vigentes y tendrá autorización por parte de la Agencia Federal de Aviación Civil, así mismo llevarán a cabo esta función de acuerdo al perfil correspondiente, recibiendo instrucción de Guardia de Seguridad, Inspector de Seguridad.

La **INSTRUCCIÓN** deberá ser proporcionada por la misma empresa de seguridad, **TAR México** de acuerdo a su Plan de Estudios le proporcionará la parte correspondiente cumpliendo con el Tronco Común y la Especialización descrito en este Programa.

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



4720-VUS-2025

1.4 Fundamento legal

Este programa de **INSTRUCCIÓN** ha sido preparado en cumplimiento con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Apendice "H", 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 **INSTRUCCIÓN** 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 Agencia Federal de Aviación Civil.

Así mismo, se fundamenta en los siguientes ordenamientos:

CO SA 17.1 Que establece el contenido del Programa 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.



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 1 Pág.- 4
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

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 de Nivel Operativo de Seguridad
- Personal operativo de tierra y de vuelo (pilotos, sobrecargos, oficial de operaciones, técnico de mantenimiento, rampa y comisariato).
- Personal Administrativo/Directivo



4720-VUS-2025

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 México](#).

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 Apéndice “E” del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, 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 médico (certificado por una institución reconocida)
- Afiliación del IMSS
- Certificado de estudios
- Cuenta bancaria (en caso de no contar con una, la empresa abrirá una cuenta)



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

Cuando los servicios de seguridad sean contratados con empresas externas, [TAR México](#) solamente contratará a empresas que se encuentren acreditadas por la Agencia Federal de Aviación Civil y que cumplan con el artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. [TAR México](#) se asegurará de que el personal que utiliza la empresa contratada cumpla con los requisitos de los perfiles del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en su Apéndice “E” y el artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos

Febrero 2025	Reedición	Sec. 2 Pág.- 2
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

2.3 Perfil que debe tener el personal que recibe la INSTRUCCIÓN AVSEC

2.3.1 GUARDIA DE SEGURIDAD

GUARDIA DE SEGURIDAD

REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	<ul style="list-style-type: none"> Vigilar, patrullar y resguardar físicamente las áreas, instalaciones y aeronaves de aviación civil, así como a los empleados, usuarios del transporte aéreo y público en general, protegiéndolos de las conductas perturbadoras o insubordinadas, así como de los actos de interferencia ilícita en su contra.
Antecedentes	<ul style="list-style-type: none"> Sin antecedentes penales Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	<ul style="list-style-type: none"> Secundaria terminada
Nacionalidad	<ul style="list-style-type: none"> Mexicana
Condición física y mental	<ul style="list-style-type: none"> Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo. <p>Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas</p>
Edad	<ul style="list-style-type: none"> Mínima 22 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Experiencia	<ul style="list-style-type: none"> No indispensable
Aptitudes	<ul style="list-style-type: none"> Razonamiento lógico, comprensión verbal y expresión escrita, comprensión espacial, aprendizaje, concentración mental, destreza manual, memoria, capacidad analítica, capacidad de síntesis, capacidad de observación, atención distribuida, inferencia, razonamiento inductivo y deductivo, adaptable, cooperativo, coeficiente intelectual medio o medio superior, responsable y con acatamiento a la autoridad
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> Discreción, buenas relaciones públicas y humanas, toma de decisiones, buen uso del sentido común, motoras, manipulativas, de equilibrio, digitales y de la información, defensa personal y sometimiento de personas, observación, análisis, comunicaciones abreviadas y elaboración de informes
Conocimientos	<ul style="list-style-type: none"> Adiestramiento físico, defensa personal, primeros auxilios, higiene y seguridad personal, relaciones públicas y humanas, comunicaciones por radio y elaboración de informes.

2.3.2 INSPECTOR DE SEGURIDAD

INSPECTOR DE SEGURIDAD

REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	<ul style="list-style-type: none"> • Inspección y registro mediante tecnologías, equipos y/o físicamente de las personas y sus posesiones previo a su entrada a las zonas estériles y/o al abordaje de las aeronaves; • Inspección y registro mediante tecnologías, equipos y/o físicamente de las personas y sus posesiones previo a su ingreso a zonas restringidas; • Inspección y registro mediante tecnologías, equipos y/o físicamente del equipaje documentado, facturado o de bodega, previo a cargarlo en la aeronave; • Inspección y registro mediante tecnologías, equipos y/o físicamente de la carga y/o el correo; • Control y vigilancia mediante tecnologías y equipos para identificar condiciones de amenaza para la aviación civil (actitudes sospechosas de personas o presencia de condiciones sospechosas por objetos y artículos), resguardando así las aeronaves, así como a los empleados, usuarios del transporte aéreo y público en general, protegiéndolos de los actos de interferencia ilícita en su contra mediante sistemas de comunicación y procesos de coordinación efectivos. • Control de acceso de para evitar que personas o vehículos no autorizados y artículos prohibidos ingresen a zonas restringidas.
Antecedentes	<ul style="list-style-type: none"> • Sin antecedentes penales • Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	<ul style="list-style-type: none"> • Bachillerato terminado o estudios equivalentes
Nacionalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Mexicana
Experiencia	<ul style="list-style-type: none"> • No indispensable
Condición física y mental	<ul style="list-style-type: none"> • Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo. • Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	<ul style="list-style-type: none"> • Mínima 22 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Aptitudes	<ul style="list-style-type: none"> • Razonamiento lógico, comprensión verbal y expresión escrita, comprensión espacial, aprendizaje, concentración mental, destreza manual, memoria, capacidad analítica, capacidad de síntesis, capacidad de observación, atención distribuida, inferencia, razonamiento inductivo y deductivo, adaptable, cooperativo, coeficiente intelectual medio o medio superior, responsable y con acatamiento a la autoridad
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> • Discreción, buenas relaciones públicas y humanas, toma de decisiones, buen uso del sentido común, motoras, manipulativas, de equilibrio, digitales y de la información, defensa personal y sometimiento de personas, observación, análisis, comunicaciones abreviadas y elaboración de informes
Conocimientos	<ul style="list-style-type: none"> • Adiestramiento físico, defensa personal y sometimiento de personas, primeros auxilios, higiene y seguridad personal, relaciones públicas y humanas, comunicaciones por radio y elaboración de informes

2.3.4 SUPERVISOR DE SEGURIDAD CONTRATADA

SUPERVISOR DE SEGURIDAD CONTRATADA

REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	<ul style="list-style-type: none"> Supervisión, control y administración interna del servicio de seguridad contratada por el concesionario o permisionario del aeródromo o del transporte aéreo. Fungir de enlace y coordinar la prestación del servicio de seguridad con el responsable por parte del concesionario o permisionario del aeródromo o del transporte aéreo.
Antecedentes	<ul style="list-style-type: none"> Sin antecedentes penales Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	<ul style="list-style-type: none"> Bachillerato terminado o estudios equivalentes
Nacionalidad	<ul style="list-style-type: none"> Mexicana
Experiencia	<ul style="list-style-type: none"> Mínimo de 2 años realizando funciones operativas de seguridad, administración y control de personal, entre otras.
Condición física y mental	<ul style="list-style-type: none"> Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo. Demostable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	<ul style="list-style-type: none"> Mínima 24 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Aptitudes	<ul style="list-style-type: none"> Razonamiento lógico, comprensión verbal y expresión escrita, comprensión espacial, aprendizaje, concentración mental, destreza manual, memoria, capacidad analítica, capacidad de síntesis, capacidad de observación, atención distribuida, inferencia, razonamiento inductivo y deductivo, adaptable, cooperativo, coeficiente intelectual medio o medio superior, responsable y con acatamiento a la autoridad
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> Discreción, buenas relaciones públicas y humanas, toma de decisiones, buen uso del sentido común, motoras, manipulativas, de equilibrio, digitales y de la información, defensa personal y sometimiento de personas, observación, análisis, comunicaciones abreviadas y elaboración de informes
Conocimientos	<ul style="list-style-type: none"> Adiestramiento físico, defensa personal y sometimiento de personas, primeros auxilios, higiene y seguridad personal, relaciones públicas y humanas, comunicaciones por radio y elaboración de informes

2.3.5 JEFE DE SEGURIDAD

JEFE DE SEGURIDAD DEL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO DEL TRANSPORTE AÉREO

REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar, implementar y mantener actualizado el Programa de Seguridad del Concesionario o Permisionario del transporte aéreo. Fungir de enlace entre concesionario o permisionario del transporte, autoridades, prestadores de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como con los usuarios en general para la debida aplicación del Programa de Seguridad.
Antecedentes	<ul style="list-style-type: none"> Sin antecedentes penales Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería terminada o estudios equivalentes.
Nacionalidad	<ul style="list-style-type: none"> Mexicana
Experiencia	<ul style="list-style-type: none"> Mínimo de 2 años realizando alguna función operativa en seguridad de la aviación, supervisión, control de calidad, diseño o elaboración de Programas de Seguridad, instrucción, entre otras.
Condición física y mental	<ul style="list-style-type: none"> Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo. Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	<ul style="list-style-type: none"> Mínima 26 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Aptitudes	<ul style="list-style-type: none"> Razonamiento lógico, comprensión verbal y expresión escrita, comprensión espacial, aprendizaje, concentración mental, destreza manual, memoria, capacidad analítica, capacidad de síntesis, capacidad de observación, atención distribuida, inferencia, razonamiento inductivo y deductivo, adaptable, cooperativo, coeficiente intelectual medio o medio superior, responsable y con acatamiento a la autoridad
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> Discreción, buenas relaciones públicas y humanas, toma de decisiones, buen uso del sentido común, motoras, manipulativas, de equilibrio, digitales y de la información, defensa personal y sometimiento de personas, observación, análisis, comunicaciones abreviadas y elaboración de informes

2.3.6 COORDINMADOR DE SEGURIDAD EN TIERRA

COORDINADOR DE SEGURIDAD EN TIERRA

REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	<ul style="list-style-type: none"> • Coadyuvar en la elaboración, implementación y actualización del Programa Local de Seguridad, así como en coordinar su aplicación con autoridades, prestadora de servicios aeroportuarios, complementarios, comerciales y con los usuarios en general.
Antecedentes	<ul style="list-style-type: none"> • Sin antecedentes penales • Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	<ul style="list-style-type: none"> • Ingeniería terminada o estudios equivalentes.
Nacionalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Mexicana
Experiencia	<ul style="list-style-type: none"> • Mínimo de 2 años realizando alguna función operativa en seguridad de la aviación, supervisión, control de calidad, diseño o elaboración de Programas de Seguridad, instrucción, entre otras.
Condición física y mental	<ul style="list-style-type: none"> • Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo. • Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	<ul style="list-style-type: none"> • Mínima 26 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Aptitudes	<ul style="list-style-type: none"> • Razonamiento lógico, comprensión verbal y expresión escrita, comprensión espacial, aprendizaje, concentración mental, destreza manual, memoria, capacidad analítica, capacidad de síntesis, capacidad de observación, atención distribuida, inferencia, razonamiento inductivo y deductivo, adaptable, cooperativo, coeficiente intelectual medio o medio superior, responsable y con acatamiento a la autoridad
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> • Discreción, buenas relaciones públicas y humanas, toma de decisiones, buen uso del sentido común, motoras, manipulativas, de equilibrio, digitales y de la información, defensa personal y sometimiento de personas, observación, análisis, comunicaciones abreviadas y elaboración de informes
Conocimientos	<ul style="list-style-type: none"> • Adiestramiento físico, defensa personal y sometimiento de personas, primeros auxilios, higiene y seguridad personal, relaciones públicas y humanas, comunicaciones por radio y elaboración de informes

2.3.7 PERSONAL OPERATIVO DE TIERRA Y VUELO

El personal técnico aeronáutico deberá contar con la licencia y examen médico vigente expedido por la Secretaría de Infraestructura 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 México](#), el resto del personal de tierra (Rampa y Comisariato) deberá cumplir con los requisitos que establezca la misma Gerencia.

2.3.8 PERSONAL ADMINISTRATIVO Y DIRECTIVO

El personal administrativo y directivo deberá cumplir los requisitos que al efecto establezca la Gerencia de Recursos Humanos de [TAR México](#).

**4720-VUS-2025**

2.4 Pruebas a las que se someterán (evaluación del perfil)

Para cumplir con la descripción del perfil descrito en el numeral 2.3.1 Personal Operativo de Seguridad, la Gerencia de Recursos Humanos, coordinará la aplicación de las siguientes pruebas:

- Examen médico (acreditar con certificado médico de una institución reconocida)
- Examen toxicológico
- Examen psicológico (aplicado por la Gerencia de Recursos Humanos de [TAR México](#))



4720-VUS-2025

3 RESPONSABILIDADES ASIGNADAS RESPECTO A LOS CURSOS DE INSTRUCCIÓN

3.1 Del personal que proporciona la INSTRUCCIÓN AVSEC y las autorizaciones respectivas

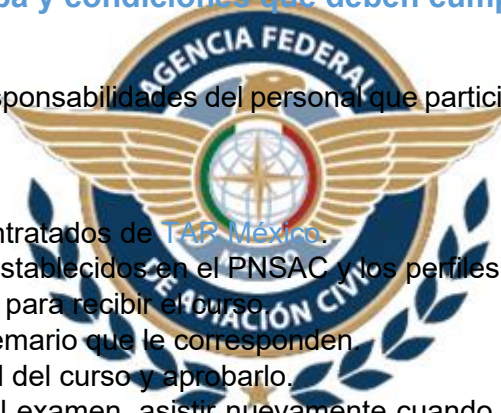
A continuación se enlistan las responsabilidades del personal que proporciona la INSTRUCCIÓN AVSEC y las autorizaciones respectivas necesarias:

- Ser un instructor autorizado por la Agencia Federal de Aviación 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 INSTRUCCIÓN.

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 México.
- Cumplir con los perfiles establecidos en el PNSAC 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 INSTRUCCIÓN de TAR México.
- Mantener la confidencialidad de la información que le sea proporcionada durante la INSTRUCCIÓN.



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 3 Pág.- 1
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**



4720-VUS-2025

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 **INSTRUCCIÓN** de seguridad de la aviación civil se efectúa a través del Área de **INSTRUCCIÓN** de **TAR México**, quien de acuerdo a sus procedimientos, está encargada de asignar al personal a recibir la **INSTRUCCIÓN** 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 **INSTRUCCIÓN** debe llenar el siguiente formato de registro:



Formato de Registro

Nombre Completo: _____

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

Estación: _____ Puesto: _____

Licencia Técnico-Aeronáutica: SI NO

No de Licencia: _____

Tipo de Licencia: _____

Vigencia: _____

• **DATOS LABORALES**

Empresa: _____

Fecha: _____ Firma: _____

CURP: _____

Teléfono: _____

4.2 Formato de lista de asistencia del curso

Gerencia de Capacitación

LISTA DE ASISTENCIA y CALIFICACIONES

Curso:	
Duración:	
Horario:	
Lugar:	
Fecha:	



No.	Nombre	Puesto	FIRMA	Cal. Final
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				

NOMBRE Y FIRMA DEL INSTRUCTOR

OBSERVACIONES:

--

4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 2
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

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.

Así mismo dentro de este banco de preguntas se tiene contestado la respuesta que debiera ser la correcta.

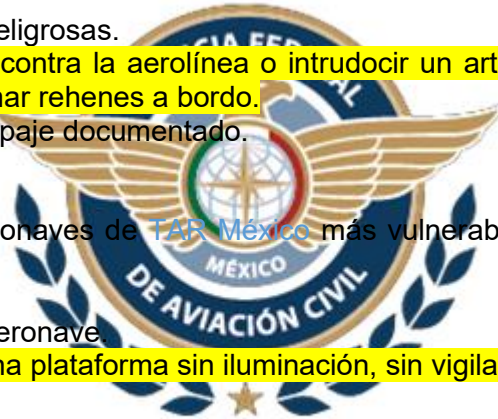
1. ¿Cuál es el objetivo de la Seguridad de la Aviación Civil?
 - a) Hacer de la aviación eficiente y rentable.
 - b) La protección de los pasajeros, la tripulación, y público en general contra los actos de interferencia ilícita
 - c) Prevenir accidentes aéreos.

2. Son actos de interferencia ilícita:
 - a) Transportar mercancías peligrosas.
 - b) Una amenaza de bomba contra la aerolínea o introducir un artículo punzocortante dentro de la aeronave con el fin de tomar rehenes a bordo.
 - c) Ingresar drogas en el equipaje documentado.

3. ¿En que situación son las aeronaves de TAR México más vulnerables ante un acto de interferencia ilícita?
 - a) Durante el tránsito de la aeronave.
 - b) Durante la pernocta, en una plataforma sin iluminación, sin vigilancia y sin sellos de seguridad.
 - c) En el primer vuelo del día.

4. ¿Cuáles son tus principales responsabilidades de seguridad y vigilancia dentro de las operaciones de TAR México ?
 - a) Inspeccionar el contenido de los equipajes y detectar mercancías peligrosas.
 - b) Vigilar el equipaje documentado de los pasajeros, evitar el acceso de personas no autorizadas a bordo de la aeronave, reportar cualquier posible acto de interferencia en contra de las operaciones.
 - c) Inspeccionar el interior de la aeronave en busca de artefactos explosivos.

5. ¿Dónde se encuentran descritos los procedimientos de seguridad de la aviación civil de TAR México?



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 3
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

- a) En el PSPAI
b) En el MOT
c) En el MSO
6. ¿Cuál es el medio por el cual los aeropuertos controlan el acceso de personas a sus áreas restringidas?
a) Bitácora de visitantes
b) Tarjetas de Identificación Aeroportuaria
c) Tarjeton vehicular
7. ¿Cuál es el organismo internacional que regula la aviación civil?
a) ONU
b) OACI
c) SICT
8. ¿Qué organismo regula la seguridad de la aviación civil en México?
a) AFAC
b) PFP
c) SENEAM
9. ¿Cuál es el documento que establece las medidas para preservar la seguridad de la aviación civil en México?
a) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
c) Ley de Seguridad Nacional
10. ¿Cuáles son las condiciones ideales para la seguridad de una aeronave en pernocta?
a) Solicitar al Aeropuerto un guardia de seguridad que la vigile.
b) Aeronave con calzos puestos.
c) Iluminación adecuada, puertas cerradas y selladas.
11. ¿Cuál es la razón para mantener la vigilancia del equipaje documentado antes de ser cargado en la aeronave?
a) Evitar la introducción de artículos prohibidos o peligrosos a bordo de la aeronave, a través del equipaje.
b) Evitar sustracción de las pertenencias del pasajero.
c) Ambas respuestas a) y b) son correctas



12. ¿Cuál es la razón principal para evitar que se introduzcan personas no autorizadas a bordo de las aeronaves?

- a) Para evitar exceso de personas a bordo.
- b) **Para evitar la introducción de artículos prohibidos o peligrosos a bordo de las aeronaves.**
- c) Para evitar un sanción por la AFAC.

13. ¿Qué se debe de hacer en caso de detectar un artículo prohibido o peligroso en la aeronave o en su caso, personas sospechosas dentro de la aeronave?

- a) Tomarle una fotografía a la persona.
- b) Tomar el artículo y tirarlo a la basura.
- c) **Identificar el artículo / Confrontar a la persona y reportar al ROT.**

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. ¿Cuáles son los tres elementos que componen un sistema de Seguridad eficiente?

- a) Prevención, Disuasión y Corrección
- b) **Medidas Tecnicas, Medidas Fisicas y Factor Humano**
- c) Vigilancia y Seguimiento

16. ¿Cuáles son los principios de los Derechos Humanos?

- a) Tolerancia y Paz
- b) **Universalidad, Indivisiibilidad, interdependencia y Progresividad**
- c) Inclusión, Respeto y Tolerancia

17. ¿Cuántas Generaciones de Derechos Humanos existen?

- a) 1
- b) 2
- c) **3**

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 México cuenta con un procedimiento para el transporte de ARPEL?

- a) Si
- b) No

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

- a) Si
- b) No

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

- a) Si
- b) No

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

- a) Si
- b) No

23. ¿Cuál es la Circular Obligatoria de Seguridad Aérea establece los artículos prohibidos a ingresar a las aeronaves de Servicio al Público?

- a) C.O.S.A. 17.3/10
- b) C.O.S.A. 17.2/10
- c) C.O.S.A. 17.6/16



4720-VUS-2025

24. De acuerdo al PSPAI, ¿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 PSPAI, ¿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 Representante de Estación

26. ¿Cuántas Armas de fuego se pueden llevar en un vuelo?

- a) 10
- b) 5
- c) 2

27. ¿Cuántos municiones son permitidas transportarse por pasajero?

- a) 5 kg
- b) 50 kg
- c) 10 kg

28. ¿Qué circular establece el contenido del PSPAI?

- a) COSA 17.2/10
- b) COSA 17.1/10
- c) COSA 17.4/12

29. ¿Cuál es la Circular Obligatoria de Seguridad Aérea que establece las disposiciones administrativas para pasajeros perturbadores o insubordinados?

- a) C.O.S.A. 17.1/10
- b) C.O.S.A. 17.11/16
- c) C.O.S.A. 17.7/16



30. En caso de identificar una amenaza de seguridad de la aviación civil, se debe reportar a TAR mediante qué correo?

- a) sms@tarmexico.com
- b) avsec@tarmexico.com
- c) atencionclientes@tarmexico.com

4.3.1 PARA EL PERSONAL SERVICIOS AL CLIENTE

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?
 - a) SICT
 - 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) AFAC**
 - 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 de la Aviación Civil**
 - 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

**4720-VUS-2025**

7. ¿Qué documento de **TAR México** contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?
- a) MSO
 - b) MGO
 - c) **PSPAII**
8. ¿Cuál e la Circular Obligatoria de Seguridad Aerea establece los artículos prohibidos a ingresar a las aeronaves de Servicio al Público?
- a) C.O.S.A. 17.3/10
 - b) **C.O.S.A. 17.2/10**
 - c) C.O.S.A. 17.6/16
9. ¿Qué **NO** se debe hacer en caso de recibir un aviso de bomba telefónica?
- a) Llenar el formato de aviso de bomba
 - b) Informar al Centro de Control Operacional
 - c) **Colgar el teléfono e ignorar la amenaza**
10. ¿En **TAR México** se pueden transportar mercancías peligrosas?
- a) Si
 - b) **No**

**4720-VUS-2025****4.3.2 Para el personal COMISARIATO y RAMPA**

1. ¿Cuál es el objetivo de la Seguridad de la Aviación Civil?
- d) Hacer de la aviación eficiente y rentable.
 - e) **La protección de los pasajeros, la tripulación, y público en general contra los actos de interferencia ilícita**
 - f) Prevenir accidentes aéreos.
2. Son actos de interferencia ilícita:
- d) Transportar mercancías peligrosas.
 - e) **Una amenaza de bomba contra la aerolínea o introducir un artículo punzocortante dentro de la aeronave con el fin de tomar rehenes a bordo.**
 - f) Ingresar drogas en el equipaje documentado.

3. ¿En que situación son las aeronaves de **TAR México** más vulnerables ante un acto de interferencia ilícita?

- d) Durante el tránsito de la aeronave.
- e) Durante la pernocta, en una plataforma sin iluminación, sin vigilancia y sin sellos de seguridad.
- f) En el primer vuelo del día.

4. ¿Cuáles son tus principales responsabilidades de seguridad y vigilancia dentro de las operaciones de **TAR México** ?

- d) Inspeccionar el contenido de los equipajes y detectar mercancías peligrosas.
- e) Vigilar el equipaje documentado de los pasajeros, evitar el acceso de personas no autorizadas a bordo de la aeronave, reportar cualquier posible acto de interferencia en contra de las operaciones.
- f) Inspeccionar el interior de la aeronave en busca de artefactos explosivos.

5. ¿Dónde se encuentran descritos los procedimientos de seguridad de la aviación civil de **TAR México**?

- d) En el PSPAII
- e) En el MOT
- f) En el MSO



6. ¿Cuántas Armas de fuego se pueden llevar en un vuelo?

- d) 10
- e) 5
- f) 2

4720-VUS-2025

7. ¿Cuántos municiones son permitida transportarse por pasajero?

- d) 5 kg
- e) 50 kg
- f) 10 kg

8. ¿Cuál e la Circular Obligatoria de Seguridad Aerea establece las disposiciones administrativas para pasajeros perturbadores o insubordinado?

- d) C.O.S.A. 17.1/10
- e) C.O.S.A. 17.11/16
- f) C.O.S.A. 17.7/16

9. En dado de identificar una amenaza de seguridad de la aviacion civil, se debe reportar a TAR mediate que correo?

- d) sms@tarmexico.com
- e) avsec@tarmexico.com
- f) atencionclientes@tarmexico.com

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

- d) 4
- e) 17
- f) 19

4.3.3 Para el personal ADMINISTRATIVO Y DE LIMPIEZA

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?

- d) SICT
- e) OACI
- f) OTAN



2. ¿Cuántos Anexos integran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?

- d) 11
- e) 19
- f) 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?

- g) 4
- h) 17
- i) 19

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

- d) AFAC
- e) PFP
- f) SENEAM

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

- d) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
- e) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
- f) Ley de Seguridad Nacional

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

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

7. ¿En TAR México se pueden transportar mercancías peligrosas?

- c) Si
- d) No

8. ¿Qué documento de TAR México contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?

- d) MSO
- e) MGO
- f) PSPAI

9. ¿Cuál es la Circular Obligatoria de Seguridad Aérea que establece los artículos prohibidos a ingresar a las aeronaves de Servicio al Público?

- d) C.O.S.A. 17.3/10
- e) C.O.S.A. 17.2/10
- f) C.O.S.A. 17.6/16



4720-VUS-2025

10. ¿Qué NO se debe hacer en caso de recibir un aviso de bomba telefónica?

- d) Llenar el formato de aviso de bomba
- e) Informar al Centro de Control Operacional
- f) Colgar el teléfono e ignorar la amenaza

4.3.4 PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD CONTRATADA

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

- d) AFAC
- e) PFP
- f) SENEAM

2. ¿Cuál es el documento que establece las medidas para preservar la seguridad de la aviación civil en México?

- d) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- e) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
- f) Ley de Seguridad Nacional

3. ¿Cuáles son las condiciones ideales para la seguridad de una aeronave en pernocta?

- d) Solicitar al Aeropuerto un guardia de seguridad que la vigile.
- e) Aeronave con calzos puestos.
- f) Iluminación adecuada, puertas cerradas y selladas.

4. ¿Cuál es la razón para mantener la vigilancia del equipaje documentado antes de ser cargado en la aeronave?

- d) Evitar la introducción de artículos prohibidos o peligrosos a bordo de la aeronave, a través del equipaje.
- e) Evitar sustracción de las pertenencias del pasajero.
- f) Ambas respuestas a) y b) son correctas

5. ¿Cuál es la razón principal para evitar que se introduzcan personas no autorizadas a bordo de las aeronaves?

- d) Para evitar exceso de personas a bordo.
- e) Para evitar la introducción de artículos prohibidos o peligrosos a bordo de las aeronaves.
- f) Para evitar un sanción por la AFAC.

6. ¿Qué se debe de hacer en caso de detectar un artículo prohibido o peligroso en la aeronave o en su caso, personas sospechosas dentro de la aeronave?

- d) Tomarle una fotografía a la persona.
- e) Tomar el artículo y tirarlo a la basura.
- f) Identificar el artículo / Confrontar a la persona y reportar al ROT.

7. ¿Qué es una zona restringida?

- d) Las zonas de la parte aeronáutica en la se aplican controles de seguridad

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 12
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

- e) La zona publica de un aeropuerto donde se encuentran los locales comerciales
- f) Las zonas aledañas al aeropuerto

8. ¿Cuáles son los tres elementos que componen un sistema de Seguridad eficiente?

- d) Prevención, Disuación y Corrección
- e) **Medidas Tecnicas, Medidas Fisicas y Factor Humano**
- f) Vigilancia y Seguimiento

9. ¿Cuáles son los principios de los Derechos Humanos?

- d) Tolerancia y Paz
- e) **Universalidad, Indivisiilidad, interdependencia y Progresividad**
- f) Inclusion, Respeto y Tolerancia

10. ¿Cuántas Generaciones de Derechos Humanos existen?

- d) 1
- e) 2
- f) **3**

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

- d) Llenar el formato de amenaza de bomba
- e) Informar al Centro de Control Operacional
- f) **Colgar el teléfono e ignorar la amenaza**

12. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de ARPEL?

- c) **Si**
- d) No

13. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de reos?

- g) **Si**
- h) No

14. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de deportados?

- a) **Si**
- b) No

15. ¿En TAR México se pueden transportar mercancías peligrosas?

- d) Si
- e) **No**



Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 13
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

4.3.5 PARA EL PERSONAL DIRECTIVO

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?

- g) SICT
- h) OACI**
- i) OTAN

2. ¿Cuántos Anexos integran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?

- g) 11
- h) 19**
- i) 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?

- j) 4
- k) 17**
- l) 19



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

- g) AFAC**
- h) PFP
- i) SENEAM

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

- g) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil**
- h) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
- i) Ley de Seguridad Nacional

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

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

4.3.6 PARA EL PERSONAL PILOTOS, SOBRECARGOS

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 14
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

- j) SICT
- k) OACI
- l) OTAN

2. ¿Cuántos Anexos integran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional?

- j) 11
- k) 19
- l) 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?

- m) 4
- n) 17
- o) 19

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

- j) AFAC
- k) PFP
- l) SENEAM



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

- j) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
- k) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
- l) Ley de Seguridad Nacional

4720-VUS-2025

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

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

7. ¿Qué documento de TAR México contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?

- g) MSO
- h) MGO
- i) PSPAII

8. ¿Cuál e la Circular Obligatoria de Seguridad Aerea estalece los articulos prohibidos a ingresar a las aeronaves de Servicio al Publico?

- g) C.O.S.A. 17.3/10

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 15
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

- h) C.O.S.A. 17.2/10
- i) C.O.S.A. 17.6/16

9. ¿Qué NO se debe hacer en caso de recibir un aviso de bomba telefónica?

- g) Llenar el formato de aviso de bomba
- h) Informar al Centro de Control Operacional
- i) Colgar el teléfono e ignorar la amenaza

10. ¿Cuáles son los principios de los Derechos Humanos?

- a) Tolerancia y Paz
- b) Universalidad, Indivisiibilidad, interdependencia y Progresividad
- c) Inclusion, Respeto y Tolerancia

11. ¿Cuántas Generaciones de Derechos Humanos existen?

- a) 1
- b) 2
- c) 3

12. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de deportados?

- a) Si
- b) No

13. ¿En TAR México se pueden transportar mercancías peligrosas?

- c) Si
- d) No



4720-VUS-2025

14. De acuerdo al PSPAI, ¿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

15. Cualquier duda o tema relacionado con la Seguridad de la Aviación Civil dentro de TAR México, puede ser consultada con:

- a) Gerencia de Operaciones
- b) Dirección de Recursos Humanos
- c) Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

4.3.7 PARA EL PERSONAL MECANICOS, OPERACIONES

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 16
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

1. ¿Cuál es la entidad que regula la aviación civil internacional?

- m) SICT
- n) OACI**
- o) OTAN

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

- p) 4
- q) 17**
- r) 19

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

- m) AFAC**
- n) PFP
- o) SENEAM

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

- m) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil**
- n) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
- o) Ley de Seguridad Nacional



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

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

6. ¿Qué documento de **TAR México** contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?

- j) MSO
- k) MGO
- l) PSPAII**

7. ¿Cuál e la Circular Obligatoria de Seguridad Aerea estalece los articulos prohibidos a ingresar a las aeronaves de Servicio al Publico?

- j) C.O.S.A. 17.3/10
- k) C.O.S.A. 17.2/10**
- l) C.O.S.A. 17.6/16

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 17
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

8. ¿Qué NO se debe hacer en caso de recibir un aviso de bomba telefónica?

- j) Llenar el formato de aviso de bomba
- k) Informar al Centro de Control Operacional
- l) Colgar el teléfono e ignorar la amenaza

9. ¿Cuáles son las condiciones ideales para la seguridad de una aeronave en pernocta?

- g) Solicitar al Aeropuerto un guardia de seguridad que la vigile.
- h) Aeronave con calzos puestos.
- i) Iluminación adecuada, puertas cerradas y selladas.

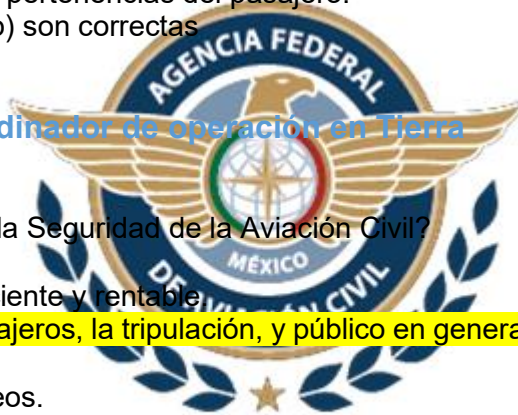
10. ¿Cuál es la razón para mantener la vigilancia del equipaje documentado antes de ser cargado en la aeronave?

- g) Evitar la introducción de artículos prohibidos o peligrosos a bordo de la aeronave, a través del equipaje.
- h) Evitar sustracción de las pertenencias del pasajero.
- i) Ambas respuestas a) y b) son correctas

4.3.8 Para el personal Coordinador de operación en Tierra

1. ¿Cuál es el objetivo de la Seguridad de la Aviación Civil?

- g) Hacer de la aviación eficiente y rentable.
- h) La protección de los pasajeros, la tripulación, y público en general contra los actos de interferencia ilícita
- i) Prevenir accidentes aéreos.



4720-VUS-2025

2. Son actos de interferencia ilícita:

- g) Transportar mercancías peligrosas.
- h) Una amenaza de bomba contra la aerolínea o introducir un artículo punzocortante dentro de la aeronave con el fin de tomar rehenes a bordo.
- i) Ingresar drogas en el equipaje documentado.

3. ¿En que situación son las aeronaves de TAR México más vulnerables ante un acto de interferencia ilícita?

- g) Durante el tránsito de la aeronave.
- h) Durante la pernocta, en una plataforma sin iluminación, sin vigilancia y sin sellos de seguridad.
- i) En el primer vuelo del día.

4. ¿Cuáles son tus principales responsabilidades de seguridad y vigilancia dentro de las operaciones de TAR México ?

- g) Inspeccionar el contenido de los equipajes y detectar mercancías peligrosas.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 18
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

- h) Vigilar el equipaje documentado de los pasajeros, evitar el acceso de personas no autorizadas a bordo de la aeronave, reportar cualquier posible acto de interferencia en contra de las operaciones.
- i) Inspeccionar el interior de la aeronave en busca de artefactos explosivos.

5. ¿Dónde se encuentran descritos los procedimientos de seguridad de la aviación civil de [TAR México](#)?



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 4 Pág.- 19
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

- g) En el PSPAI
h) En el MOT
i) En el MSO
6. ¿Cuál es el medio por el cual los aeropuertos controlan el acceso de personas a sus áreas restringidas?
d) Bitácora de visitantes
e) Tarjetas de Identificación Aeroportuaria
f) Tarjeton vehicular
7. ¿Qué organismo regula la seguridad de la aviación civil en México?
g) AFAC
h) PFP
i) SENEAM
8. ¿Cuál es el documento que establece las medidas para preservar la seguridad de la aviación civil en México?
g) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
h) Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
i) Ley de Seguridad Nacional
9. ¿Cuáles son las condiciones ideales para la seguridad de una aeronave en pernocta?
j) Solicitar al Aeropuerto un guardia de seguridad que la vigile.
k) Aeronave con calzos puestos
l) Iluminación adecuada, puertas cerradas y selladas.
10. ¿Cuál es la razón para mantener la vigilancia del equipaje documentado antes de ser cargado en la aeronave?
j) Evitar la introducción de artículos prohibidos o peligrosos a bordo de la aeronave, a través del equipaje.
k) Evitar sustracción de las pertenencias del pasajero.
l) Ambas respuestas a) y b) son correctas



4720-VUS-2025

11. ¿Qué es el SEMS?

- g) Sistema de Gestios de seguridad operacional
- h) Sistema de Gestions en seguridad de la Aviacion Civil.
- i) Sistema anticoliciones de aeronaves.

12. ¿Qué se debe de hacer en caso de detectar un artículo prohibido o peligroso en la aeronave o en su caso, personas sospechosas dentro de la aeronave?

- g) Tomarle una fotografía a la persona.
- h) Tomar el artículo y tirarlo a la basura.
- i) Identificar el artículo / Confrontar a la persona y reportar al ROT.

13. ¿Qué es una zona restringida?

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

14. ¿Cuáles son los tres elementos que componen un sistema de Seguridad eficiente?

- g) Prevención, Disuación y Corrección
- h) Medidas Tecnicas, Medidas Fisicas y Factor Humano
- i) Vigilancia y Seguimiento

15. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de ARPEL?

- e) Si
- f) No

16. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de reos?

- c) Si
- d) No

17. ¿TAR México cuenta con un procedimiento para el transporte de deportados?

- c) Si
- d) No

18. ¿En TAR México se pueden transportar mercancías peligrosas?

- e) Si
- f) No

19. ¿Cuál es la Circular Obligatoria de Seguridad Aérea que establece los artículos prohibidos a ingresar a las aeronaves de Servicio al Público?

- d) C.O.S.A. 17.3/10
- e) C.O.S.A. 17.2/10
- f) C.O.S.A. 17.6/16

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

- g) Antes de cada vuelo
- h) Antes del primer vuelo del día
- i) De manera aleatoria cuando lo decida el Representante de Estación



4720-VUS-2025

MODELO DE EXAMEN



EXAMEN DEL CURSO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Nombre:		Fecha:	
Área / Estación:		Calificación:	

Instrucciones: Selecciona la respuesta correcta.

- ¿Qué Anexo de la OACI contiene las normas y métodos recomendados para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?
 - 4
 - 17
 - 19
- ¿Qué organismo regula la seguridad de la aviación civil en México?
 - AFAC
 - PFP
 - SENEAM
- ¿Cuál es el instrumento normativo que establece las medidas para preservar la seguridad de la aviación civil en México?
 - Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
 - Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos
 - Ley de Seguridad Nacional
- ¿Qué es la seguridad de la aviación civil?
 - Es la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita
 - Es el estado en que los riesgos se reducen a un nivel aceptable
 - Es una forma de evitar errores y distracciones
- ¿Qué Manual de TAR Aerolíneas contiene las políticas y procedimientos para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita?
 - MSO
 - MGO
 - PSPAII
- ¿Cuál es el significado de PSPAII?
 - Manual de sobrecargos para actos ilícitos
 - Programa de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita
 - Manual de seguridad para la aviación e intentos ilícitos

4.5 PAPERLESS

En TAR México se llevan acciones que coadyuven con el medio ambiente, para el efecto, se une a la campaña paperless, con el fin de utilizar los medios electrónicos como son plataformas de Google Forms para la realización del llenado de formatos del curso como son:

- Registro de Participantes
- Examen
- Encuesta de INSTRUCCIÓN
- Carta de Confidencialidad

En formalización del registro la lista de asistencia esta será impresa para recabar la información de los participantes.

Toda la información que se registró por las plataformas será parte del expediente del curso, con esto también se podrá generar un QR's de exámenes para cada población a instruir.



4720-VUS-2025

5. PLAN DE ESTUDIOS

El plan de estudios de la **INSTRUCCIÓN** 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 México**.

En cumplimiento a lo establecido en el PNSAC en su Apendice "H".

Para este plan de **INSTRUCCIÓN** y la forma de instrucción que se llevara a cabo por instructor(es) autorizados con la siguiente modalidades:

Nivel Directivo:

- **PERSONAL DIRECTIVO EN LAS OPERACIONES AÉREAS**
- **TRONCO COMUN**

Nivel Técnico Aeronautico:

- **PILOTOS**
- **SOBRECARGOS**
- **MECANICOS**
- **OPERACIONES**
- **COORDINADOR DE SEGURIDAD EN TIERRA**
- **COORDINADOR DE SEGURIDAD EN VUELO**
- **TRONCO COMUN**

Nivel Técnico Aeronautico y Nivel Operativo:

- **TRONCO COMUN**
- **SERVICIO AL CLIENTE**
- **COMISARIATO**
- **RAMPA**
- **PERSONAL ADMINISTRATIVO Y DE LIMPIEZA INVOLUCRADO EN LAS OPERACIONES AÉREAS**
- **PROOVERDORES**

Nivel Operativo:

- **PERSONAL DE SEGURIDAD CONTRATADA**

La **INSTRUCCIÓN** al ser impartida al diferente personal se podra mezclar personal cumpliendo con los temas descritos en el Paln de Estudios para personal.



4720-VUS-2025

5.1 Plan de estudios para el personal

Este personal deberá recibir la **INSTRUCCIÓN** genérica “Tronco común” y la específica Orientado a la operación de **TAR México**.

MÓDULO	Inicial	Recurrente
TRONCO COMÚN (TC)		
• Introducción al Curso	00:10	00:10
• Seguridad de la Aviación Civil	00:40	00:40
• Normatividad Nacional e Internacional	00:30	00:30
• Identificación de Amenazas	00:10	00:10
• Estructura del PSPAI	00:10	00:10
• Circular Obligatoria 17.2/10 (vigente)	00:15	00:15
• Derechos Humanos	00:15	00:15
TOTAL DE HORAS	02:10	02:10

PILOTOS		
• Control de Acceso	00:10	00:05
• Transporte de Pasajeros	00:50	00:25
• Transporte de Equipaje	00:20	00:10
• Coordinador de Seguridad en Vuelo (CSV)	00:30	00:15
• Seguridad de Aeronave	01:00	00:30
• Apoderamiento Ilícito de Aeronave	00:30	00:15
• Contingencias	00:30	00:15
• Prácticas	01:00	00:30
TOTAL DE HORAS	04:50	02:25

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Común previo a esta especialidad

SOBRECARGOS		
• Control de Acceso	00:10	00:05
• Transporte de Pasajeros	00:50	00:25
• Transporte de Equipaje	00:20	00:10
• Seguridad de Aeronave	01:00	00:30
• Apoderamiento Ilícito de Aeronave	00:30	00:15
• Contingencias	00:30	00:15
• Prácticas	01:00	00:30
TOTAL DE HORAS	04:20	02:10

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Común previo a esta especialidad

MANTENIMIENTO		
• Control de Acceso	00:10	00:05

• Seguridad de la Aeronave	01:20	01:05
• Amenaza de Bomba	00:40	00:30
TOTAL DE HORAS	02:10	01:45

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Comun previo a esta especialidad

SERVICIO AL CLIENTE		
• Control de Acceso	00:30	00:15
• Transportación de Pasajeros	00:35	00:30
• Transporte de Equipaje	01:05	00:45
• Transporte de Aertículos Especiales	00:35	00:20
• Seguridad de Aeronave	00:20	00:25
• Apoderamiento Ilícito de Aeronave	00:20	00:20
• Contingencias	00:35	00:10
TOTAL DE HORAS	04:00	02:45

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Comun previo a esta especialidad

OPERACIONES		
• Control de Acceso	00:10	00:05
• Transportación de Pasajeros	00:35	00:15
• Transporte de Equipaje	01:05	00:40
• Transporte de Aertículos Especiales	00:35	00:15
• Seguridad de la Carga	00:20	00:20
• Seguridad de Aeronave	00:20	00:25
• Apoderamiento Ilícito de Aeronave	00:20	00:10
• Contingencias	00:35	00:20
TOTAL DE HORAS	04:00	02:30

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Comun previo a esta especialidad

COMISARIATO		
• Control de Acceso	00:05	00:05
• Seguridad en el Comisariato	01:00	00:45
• Amenaza de Bomba	01:25	00:15
TOTAL DE HORAS	01:30	01:05

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Comun previo a esta especialidad

RAMPA		
• Control de Acceso	00:10	00:10
• Transporte de Equipaje	00:50	00:25
• Transporte de Articulos Especiales	00:10	00:10
• Contingencia	00:45	00:35
TOTAL DE HORAS	01:55	01:20

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Comun previo a deesta especialidad

SEGURIDAD CONTRATADA		
• Transporte de Pasajeros	00:30	00:10
• Transporte de Equipaje	00:30	00:30
• Transporte de Artículos Especiales	00:10	00:10
• Seguridad de la Aeronave	02:10	00:40
• Contingencias	00:40	00:15
TOTAL DE HORAS	04:00	01:45

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Común previo a esta especialidad

COORDINADOR DE SEGURIDAD EN TIERRA		
• Introducción a la seguridad de la aviación civil	00:30	00:15
• Amenazas en contra de la aviación civil	00:20	00:10
• Marco jurídico	00:40	00:15
• Seguridad de las instalaciones aeroportuarias	00:30	00:15
• Seguridad de los usuarios y su equipaje de mano	00:45	00:20
• Seguridad del equipaje de bodega	00:15	00:20
• Artículos prohibidos	00:20	00:10
• Seguridad de la aeronave	01:15	00:35
• Seguridad de carga, encomienda de mensajería paquetería expresos y correo	00:20	00:10
• Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto	00:10	00:05
• Actos de interferencia ilícita	01:50	01:15
• Pasajeros perturbadores e insubordinados	00:30	00:55
• Sems	00:10	00:10
• Derechos humanos	00:05	00:05
TOTAL DE HORAS	07:40	05:00

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Común previo a esta especialidad

PERSONAL DIRECTIVO EN LAS OPERACIONES AÉREAS		
• Introducción al curso	00:10	00:10
• Seguridad de la aviación civil	00:50	00:50
• Normatividad Nacional e Internacional	01:00	01:00
• Identificación de las amenazas	00:15	00:15
• Estructura del Programa de Seguridad PSPAI	00:25	00:25
• Contingencias	01:00	01:00
TOTAL DE HORAS	03:40	03:40

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Común previo a esta especialidad

PERSONAL ADMINISTRATIVO Y DE LIMPIEZA INVOLUCRADO EN LAS OPERACIONES AÉREAS		
• Introducción al curso	00:10	00:10
• Seguridad de la aviación civil	00:30	00:30
• Amenaza de bomba por teléfono	00:15	00:15
• Amenaza de bomba presencial	00:15	00:15
• Objetos desatendidos	00:15	00:15
TOTAL DE HORAS	01:25	01:25

Nota: Es requisito haber cursado y aprobado el Temario de tronco Comun previo a esta especialidad

PROVEEDORES		
• Introducción a la seguridad de la aviación civil	00:15	00:15
• Procedimientos específicos	00:40	00:40
• Conciencia de Seguridad de la Aviación Civil	00:30	00:30
• Identificación de Artefactos Explosivos Improvisados y otros objetos prohibidos	00:50	00:50
• Normatividad Nacional e Internacional	00:30	00:30
• Referencia al Programa de Seguridad (PSPAII, POCS, PIMSAC) las partes específicas que les competen conforme a sus actividades	00:30	00:30
• Procedimientos de Amenazas de Bomba (Contacto personal y/o por vía telefónica o redes sociales)	00:15	00:15
• Procedimiento en caso de detección de AEI y otros Objetos Prohibidos o amenazas	00:30	00:30
• Derechos Humanos	00:20	00:20
• Circular obligatoria 17.2/10 (Vigente)	00:15	00:15
TOTAL DE HORAS	04:35	04:35

Nota: Solo sera impartido el tema de especialidad (Proovedores)

4720-VUS-2025

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 programas, el apego a los procedimientos y la cultura de seguridad.

El instructor deberá tener en cuenta que la **INSTRUCCIÓN** 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 **INSTRUCCIÓN** 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.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 30
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Lograr mayores rendimientos a través de la **INSTRUCCIÓN** y desarrollo es la meta estratégica en todas las organizaciones. Consideran la **INSTRUCCIÓN** bien planificada una inversión y no un gasto. Los programas de **INSTRUCCIÓN** 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.

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

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 31
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

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 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.

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:

- a) 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”);
- b) 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”);
- c) 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”);
- d) 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”);
- e) 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”);
- f) Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional, hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010;
- g) 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:

- a) apoderamiento ilícito de aeronaves; 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;
- b) 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;
- c) 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;

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 33
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- d) 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;
- e) 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
- f) 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 México](#), 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 México](#) implementa por medio de este programa, 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 Agencia Federal de Aviación 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.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 34
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- 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 de la Aviación Civil.

El objetivo principal de **TAR México** 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 de la Aviación Civil.
- 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 de la Aviación Civil 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 del Programa

Capítulo II. Definiciones y Abreviaturas

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. Instrucción al Personal de Seguridad de la Aviación Civil

Capítulo X. Gestion de la Respuesta ante Actos de Interferencia Ilícita

Capítulo XI. Control de Calidad y Evaluación de la Eficacia

Capítulo XII. Modificaciones al Programa

Capítulo XIII. Listado de Apéndices



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 35
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

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.

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 precintarlo. Una base excelente es asegurarse de que el personal encargado de precintarlo 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. Sígase 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.

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.

4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 37
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- 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.

TAR Procedimientos del PSPAI

Para mayor detalle ver secciones de: Seguridad de la Aeronave, Transporte de Equipaje y Reportes y Comunicación, descritas en el siguiente plan de estudios y la sección 8.3 de este programa.

El PSPAI es el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, y 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. Este programa ha sido desarrollado en base a los siguientes documentos:

- Reglamento de la Ley de Aviación Civil
- Circular Obligatoria de Seguridad de la Aviación CO SA 17.1/10

Contiene las políticas, procedimientos y otras guías o información que:

- Asegure que el personal cuente con la dirección necesaria para implementar medidas de seguridad.
- Provea medidas adicionales de seguridad que puedan ser implementadas durante un incremento de nivel de riesgo.
- Cumple con la reglamentación nacional en materia de seguridad de la aviación civil y cuando aplique los requerimientos de los estados donde se opere.

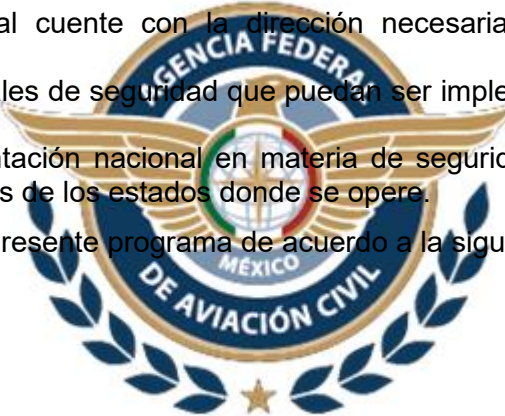
TAR México ha desarrollado el presente programa de acuerdo a la siguiente estructura:

Registro de revisiones

Lista de páginas efectivas

Índice

1. Generalidades
 - 1.1 Introducción
 - 1.2 Objetivos y criterios relativos a la instrucción
 - 1.3 Propósito y alcance del programa de **INSTRUCCIÓN**
 - 1.4 Fundamento legal
2. Población a instruir
 - 2.1 Personal al que está dirigida la instrucción
 - 2.2 Información administrativa relativa a la selección y presentación de los candidatos
 - 2.3 Perfil que debe tener el personal que recibe la **INSTRUCCIÓN AVSEC**
 - 2.4 Pruebas a las que se someterán (evaluación del perfil)
- 3 Responsabilidades asignadas respecto a los cursos de instrucción
- 4 Control y seguimiento de asistencias y aprovechamiento
 - 4.1 Proceso de inscripción del participante y formularios respectivos
 - 4.2 Formato de lista de asistencia del curso
 - 4.3 Banco de preguntas del examen y matriz de repuestas
 - 4.4 Modelo de la constancia de **INSTRUCCIÓN**
 - 4.5 PAPERLESS
5. Plan de estudios
- 6 Periodicidad de la **INSTRUCCIÓN**



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 38
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

7. Procedimiento para aprobar el curso de **INSTRUCCIÓN**

8. Proceso de protección, restricción y distribución limitada de la información para la **INSTRUCCIÓN**

8.4 Definiciones y abreviaturas

En cuanto a los deberes y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil, estos son los siguientes:

- La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad es la responsable de hacer cumplir las funciones de seguridad de la aviación civil de **TAR México**.
- El personal de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad debe contar con una **INSTRUCCIÓN** de actualización periódica y tener una **INSTRUCCIÓN** inicial de conciencia de la seguridad de la aviación civil.
- En las estaciones que **TAR México** considere necesario de acuerdo a la naturaleza y tamaño de las operaciones, se tendrá una empresa de seguridad contratada que efectuará funciones de seguridad de la aviación civil coordinando las actividades correspondientes con la Gerencia de Seguridad Aérea.
- En las estaciones donde no se cuente con una empresa de seguridad contratada, la seguridad y vigilancia de las operaciones se llevará a cabo por personal propio que cumple los perfiles establecidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil **y cual debe estar capacitado y certificado con los estándares de competencia correspondientes para desempeñar las funciones.**

Por su parte, todo el personal de **TAR México**, propios y subcontratados deberán:

- Observar la Política de Seguridad, directrices y procedimientos contenidos en los programas de **TAR México**.
- Cumplir con la legislación y normatividad nacional e internacional y las Políticas y procedimientos de **TAR México**.
- Notificar de inmediato a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad y/o su jefe inmediato, cualquier amenaza o acto de interferencia ilícita que afecte la seguridad de las operaciones.
- Implementar en tiempo y forma las acciones para mitigar las amenazas.
- Participar activamente en las investigaciones que lleve a cabo la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad.
- Atender en tiempo y forma los hallazgos de auditoría de seguridad de la Aviación Civil.
- Leer y aplicar la información de seguridad de la aviación civil que difunde la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad.
- Participar en los cursos de **INSTRUCCIÓN** relacionados con la seguridad de la aviación civil.



4720-VUS-2025

Artículos Prohibidos y Circular Obligatoria 17.2/10

Esta circular establece la regulación de artículos prohibidos a introducir por los pasajeros, tripulaciones, autoridades, dependencias gubernamentales, empleados y usuarios en general, ya sea en su persona, en su equipaje de mano, en su equipaje facturado, o como parte de sus implementos de trabajo, a la cabina de pilotos, cabina de pasajeros y compartimientos de carga de las aeronaves de servicio al público; así

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 39
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

como su posesión en zonas estériles de los aeródromos civiles de servicio al público para la prevención de actos de interferencia ilícita.

Esta circular aplica a todos los Concesionarios y Permisionarios del servicio al público de transporte aéreo regular y no regular, nacional o internacional y los aeródromos civiles, así como a toda persona (pasajeros, Autoridades, Dependencias gubernamentales, empleados de concesionarios, permisionarios, visitantes, proveedores externos y otros) que ingresen a las aeronaves o a la zona estéril de los aeródromos civiles de servicio al público.

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 el 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.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 40
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- 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: 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;

- a) 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;
- b) 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
- c) 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.

Especialidades

Control de Acceso

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.

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.

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 (TIA).

El personal de **TAR México** deberá siempre portar su identificación de la empresa a la vista (o su TIA) por encima de la cintura sobre una prenda exterior, para ingresar a la parte aeronáutica del aeropuerto y/o a

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 42
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

las zonas de seguridad restringidas que se tengan autorizadas. A su vez, deberán cumplir con los controles de seguridad establecidos en los aeropuertos.

Seguridad de los usuarios / Transporte de Clientes

La finalidad de inspeccionar a los clientes y el equipaje de mano es impedir que se introduzcan en la cabina de clientes y el equipaje de los clientes artículos prohibidos, armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligros que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita y/o constituir objeto de un delito.

El procedimiento que se aplicará para la inspección de los clientes será a través de equipo detector de metales o por registro programa, ejecutado por personal de seguridad contratado por el concesionario del aeropuerto y por la entidad que sea designada por el estado anfitrión

Los artículos y materiales peligrosos prohibidos para su transporte en la cabina de clientes se regulan atreves de la Circular Obligatoria COSA 17.2.

El lugar de inspección de clientes, es designado por el concesionario del aeropuerto y su instalación correspondiente será en un lugar que delimite el área Pública y la zona de seguridad restringida del edificio terminal de aviación comercial, con toda la infraestructura necesaria para: Inspección en privado, en contra-flujo, la inspección y detección no intrusiva y de explosivos, aplicar los procedimientos preventivos y de contingencia adecuados a proteger a usuarios, empleados y tripulantes.

TAR México rehusará transportar a cualquier persona, equipaje documentado o pertenencia del cliente si:

1. Dicha persona NO está de acuerdo en que se le revise, acatando lo dispuesto por las leyes, reglamentos y normas y lo estipulado en este Programa y en su contrato de transporte (boleto); o
2. Que no esté de acuerdo en que se revise su equipaje documentado o de mano.

Es indispensable informar este evento a la Autoridad local pertinente.

Cientes Especiales:

4720-VUS-2025

Mensajerías del gobierno y valija diplomática

Las valijas diplomáticas o consulares que ostenten identificaciones de algún Estado, de manera externa y visible, no serán inspeccionadas, siempre y cuando estén selladas y que el individuo en poder de la valija exhiba la identificación apropiada (con fotografía de cara completa), así como la autorización y su pasaporte oficial o diplomático, o carta de autorización para transportarla. Todos los demás objetos de dicha persona serán inspeccionados de la forma descrita aplicable a todos los clientes.

El material clasificado de agencias gubernamentales será inspeccionado solamente en caso necesario para asegurar la ausencia de armas, explosivos o artículos prohibidos, de acuerdo al procedimiento indicado por la autoridad local, si hay la presencia o sospecha de alguno de éstos, TAR México podrá rehusar el transporte de dicho material clasificado.

Cientes con movilidad reducida

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 43
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

En el caso de que un cliente con necesidades especiales deba ser inspeccionado, deberá ser objeto de registros tan completos como lo permitan sus impedimentos. Si se usa una silla de ruedas o una camilla, también debe ser registrada. Los objetos de mano deben de ser revisados con los métodos normales.

Clientes no admisibles/deportados

Dentro de este tipo de clientes, hay que considerar siempre, que los deportados no son delincuentes, pueden ser:

- Personas que no llenaron algún requisito admisión para ingresar a un país.
- Personas que hayan cometido una falta administrativa
- Personas que hayan cometido un delito menor

Cualquiera de estos pudiera convertirse en un cliente perturbador.

1. Este proceso aplica cuando el Instituto Nacional de Migración (INM) solicita el traslado de una persona deportada entre dos o más estados dentro de la República Mexicana.
2. No podrán viajar en el mismo vuelo deportados con Clientes Privados de su Libertad.
3. Sólo se aceptarán por vuelo un máximo de 3 clientes deportados.
4. El personal de TAR debe asegurar que los mecanismos de control de la autoridad y del aeropuerto lleven a cabo la revisión rigurosa de los deportados. En caso contrario, el personal de TAR podrá aplicar la revisión que garantice la seguridad de la operación.
5. Los deportados y sus escoltas, de preferencia deben viajar en las últimas filas.
6. Bajo ninguna circunstancia se proporcionarán bebidas alcohólicas a deportados ni a sus escoltas.
7. El Representante de Estación de origen debe informar al Representante de Estación de destino, de la intención del transporte de clientes deportados y registrarlo en el mensaje MVT.
8. Cada deportado debe viajar acompañado por lo menos de un escolta, mismo que debe identificarse como empleado de INM.
9. Cuando algún cliente deportado presente actitud de violencia que pueda afectar la operación del vuelo, se clasificará como cliente perturbador, debiendo considerar las implicaciones y procedimientos para aceptar o no al cliente en el vuelo.

Clientes privados de su libertad

1. El proceso aplica exclusivamente para vuelos nacionales.
2. No podrán viajar en el mismo vuelo PPL y deportados.
3. Solo se aceptará por vuelo 1 (un) PPL.
4. **TAR México** se reserva el derecho de transportar PPL que representen un peligro para la operación, pudiendo diferir a estos clientes en otros vuelos subsecuentes.
5. Cada PPL debe viajar con dos custodios.
6. Sin excepción, los custodios deben cumplir con las Políticas para el Transporte de Armas de Fuego (ARPEL).
7. Los PPL y sus custodios deben ser los primeros en abordar y los últimos en descender de la aeronave.
8. Los PPL y sus custodios deben viajar en la última fila, asegurándose que el PPL siempre vaya del lado de la ventanilla.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 44
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

9. Bajo ninguna circunstancia se proporcionarán bebidas alcohólicas ni a PPL ni a sus custodios.
10. El servicio de comisariato para PPL lo determina, en cada caso, cualquiera de los custodios.
11. El área de ventas y/o el Representante de Estación de la estación de origen, es responsable de informar a la Gerencia de Seguridad Aérea, Gerencia de Aeropuertos y al Representante de Estación de destino, de la intención del transporte de PPL en un vuelo y registrar la información en el MVT.
12. El uso de las esposas durante el abordaje de PPL será a consideración de los custodios. En caso de usar esposas se debe cubrir las manos con alguna prenda.
13. No se permite esposar a PPL al asiento o cualquier otra estructura fija del avión, por seguridad en caso de una emergencia.
14. La visita a los servicios sanitarios del PPL debe ser acompañado por lo menos de un custodio.

Clientes perturbador

Es un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Cliente insubordinado

Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje un acto de:

Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas;

Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;

Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes;

Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo;

Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

Recomendaciones para la atención de clientes perturbadores en tierra

- a) El personal terrestre debe estar atento al comportamiento de los clientes, desde el mostrador hasta el abordaje, evitando siempre el abordaje de un cliente perturbador.
- b) En demoras y situaciones anormales, procure informar a los clientes de la situación existente, para no crear incertidumbre y posteriormente irritación.
- c) Los sobrecargo al recibir a los clientes, deben de observar la conducta de los mismos e informar al Comandante o al personal terrestre de aquellas actitudes que a su juicio pudieran significar un

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 45
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

riesgo mayor para la seguridad del vuelo. No olvidar que la tripulación de cabina es el último filtro para detectar clientes que se pudieran volver perturbadores.

- d) Siempre tomar acciones correctivas cuando el problema empieza y no dejarlo que se complique.
- e) Si no es posible entenderse con el cliente, pida el apoyo de otra persona, para que hable con él.
- f) Evite estar de pie si el cliente está sentado o viceversa, así no se sentirá agredido por usted.
- g) Utilice un lenguaje respetuoso y formal.
- h) Demuestre sinceridad e interés por el problema del cliente.
- i) Averigüe cuales son las intenciones del cliente y trate de identificar el nivel de categoría de cliente perturbador en que se encuentra.
- j) Tome el tiempo necesario para pensar y planear, si es necesario aléjese del problema y después regrese “controle sus emociones”.
- k) Trate de resolver el problema dialogando antes de tomar alguna acción que pudiera tener consecuencias legales.
- l) Cuando el cliente conflictivo es el líder de un grupo, sepárelo del mismo, con esto disminuye la fuerza que le da el grupo y la necesidad de mantener una imagen desafiante.
- m) No haga declaraciones al público o a la prensa.

Recuerde que una situación de esta naturaleza, puede convertirse en un problema serio, por lo tanto no trate de sobre actuar ni ser el protagonista, mejor concéntrese en resolverlo de la mejor manera.

Acciones del sobrecargo para la atención de clientes perturbadores en vuelo

- 1. Si el Sobrecargo observa el comportamiento perturbador en un cliente, deberá notificarlo al Capitán. Se clasificará al cliente de acuerdo a la tabla establecida en “Acciones para la atención de clientes perturbadores en vuelo” página 4-40 que se describe a continuación.
- 2. El Sobrecargo vigilará el comportamiento del cliente perturbador.
- 3. Si el comportamiento del/los clientes es el incumplimiento en específico de alguna regulación legal, la/s Sobrecargo/s notificará al cliente sobre las infracciones cometidas.
- 4. El Capitán será informado cuando se presente un cliente Perturbador y se le mantendrá informado.
- 5. Si el cliente sigue incumpliendo con las indicaciones, es agresivo y/o agrede verbalmente a otro cliente o tripulante, se coordinará con el capitán la emisión de la “Tarjeta de Advertencia al Cliente” que será entregada a éste por parte del sobrecargo, Formato PSPAII-F04.
- 6. En cualquier momento que la tripulación considere que el comportamiento de un cliente pone en riesgo la seguridad del vuelo, tripulantes y/o clientes, en coordinación con el capitán del vuelo podrán tomar las medidas necesarias para mantener la seguridad de la aeronave.
- 7. Cuando de acuerdo a la condición del cliente se considere un cliente perturbador categoría 3, la sobrecargo procederá de acuerdo a las siguientes medidas:
 - a) Notificar al Comandante;
 - b) Asegurar que cliente Perturbador no cometa más actos que pongan en riesgo la seguridad del vuelo;
 - c) Mantener el control de la cabina de los clientes;
 - d) Suspender el servicio de bebidas alcohólicas a todos los clientes;
 - e) En cuanto sea posible presentarse ante las autoridades correspondientes para levantar el acta que se requiera de acuerdo al evento;
 - f) Llenar el Formato PSPAII F03 “Reporte de Cliente Perturbador” y enviarlo a su jefatura y/o la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad a la brevedad.

Acciones de los pilotos para la atención de clientes perturbadores

1. Al recibir el reporte de un cliente perturbador, la tripulación de cabina deberá de asegurarse de tener la puerta cerrada.
2. El capitán en coordinación con la/s sobrecargo/s, determinarán la emisión de la “Tarjeta de Advertencia al Cliente”. Formato PSPAI-F04.
3. Si se trata de un cliente perturbador categoría 3, el comandante proseguirá con las siguientes medidas:
 - a) Llamar a torre de control notificando el incidente.
 - b) Notificar el evento a CCO de [TAR México](#).
 - c) Aterrizar en el aeropuerto más próximo.
 - d) Pedir la presencia de las autoridades en el aeropuerto de llegada.
 - e) Monitorear la condición de los clientes y tripulantes usando el intercomunicador con la sobrecargo.
 - f) Presentarse ante las autoridades correspondientes para levantar el acta que se requiera de acuerdo al evento.
 - g) Llenar el Formato PSPAI F03 “Reporte de Cliente Perturbador” y enviarlo a su jefatura y/o la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad a la brevedad.
 - h) El Comandante debe actuar como el representante de la compañía y acompañar a los miembros de la tripulación para ayudarlos a presentar los informes necesarios.

Seguridad del equipaje / Transporte de Equipaje

El equipaje de la tripulación ya sea de mano o bodega, se deberá de revisar de acuerdo a los requerimientos del Anexo 17 Seguridad de OACI Capítulo 4 en los incisos 4.1, 4.2, 4.4 y 4.5 y la reglamentación nacional del Programa de Seguridad de la Aviación Civil Capítulo VII inciso C y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos artículo 152 inciso VI.

Todos los tripulantes y su equipaje de mano deben ser inspeccionados antes de pasar de una zona pública a una zona de seguridad restringida. [TAR México](#) no documenta el equipaje de la tripulación, este equipaje será manejado como equipaje de mano.

El procedimiento que se aplicará para la inspección de los tripulantes será a través de equipo detector de metales o por registro programa, ejecutado por personal de seguridad contratado por el concesionario del aeropuerto.

Ningún tripulante podrá abordar una aeronave de [TAR México](#), a menos que haya sido objeto de una inspección a su equipaje de mano, ya sea de forma física o por algún dispositivo detector de metales o explosivos, buscando armas, explosivos o artículos prohibidos.

De acuerdo a la reglamentación internacional el anexo 17 capítulo 4 “medidas preventivas de seguridad” menciona en la subsección 4.4. “Medidas relativas a los clientes y su equipaje de mano”. En el Reglamento de la Ley de Aeropuertos art. 152 fracción VI y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil capítulo VII “controles de seguridad para las personas y los objetos que van a bordo de las aeronaves” inciso C y G “Tripulación de la Línea Aérea, Personal del Aeropuerto y personas que no son clientes” menciona que:

1. Los miembros de las tripulaciones de los concesionarios del transporte aéreo, el personal de Aeropuerto y otras personas que no son clientes que pasen a la zona de seguridad restringida por el puesto de control de seguridad, serán inspeccionados de la misma manera que los clientes.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 47
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los clientes.

2. Ninguna persona estará autorizada para introducir armas o artículos prohibidos a las áreas restringidas del aeropuerto, excepto cuando sean indispensables para el cumplimiento de sus funciones, haciéndose responsable del uso que se haga de dichos objetos.

El lugar de inspección de los tripulantes, es designado por el concesionario del aeropuerto y su instalación correspondiente será en un lugar que delimite el área Pública y la zona de seguridad restringida del edificio terminal de aviación comercial, con toda la infraestructura necesaria para: Inspección en privado, en contra-flujo, la inspección y detección no intrusiva y de explosivos, aplicar los procedimientos preventivos y de contingencia adecuados a proteger a usuarios, empleados y tripulantes.

El equipaje de mano transportado por la tripulación de pilotos y sobrecargos, así como por el personal de mantenimiento, deberá sujetarse a los requisitos establecidos en las leyes, normas y circulares establecidas en la materia de artículos prohibidos y peligrosos. Cualquier irregularidad identificada en los puntos de inspección del aeropuerto serán direccionados a la Autoridad Aeronáutica y/u otras Autoridades competentes.

Para el caso de [TAR México](#), el transporte de equipaje de facturado, de bodega o documentado, por parte de las tripulaciones de vuelo, sobrecargos y personal de mantenimiento no es aplicable debido a la naturaleza de sus funciones.

Trasporte de Artículos/Equipajes Especiales

Política: [TAR México](#) no acepta la transportación de armas de fuego y otros artículos peligrosos en las cabinas de clientes y de pilotos, sólo en compartimentos de carga, en vuelos Nacionales, soportado por la reglamentación internacional del Anexo 17 de OACI contenidas en el Capítulo 4 Medidas preventivas de Seguridad en los incisos 4.7.4 y 4.7.6 y los reglamentos nacionales en el artículo 33 de la ley de aviación civil, artículos artículo 71 y 72 de la Ley de Aeropuertos, artículos 56 y 57 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

Todos los artículos peligrosos (ARPEL) que entran en la categoría de armas de fuego, deberán documentarse antes de abordar a la aeronave, después de haber sido autorizado para su transporte por la Policía Federal, SEDENA, Secretaría de Marina o la autoridad pertinente.

Procedimiento:

1. El Anfitrión durante el proceso de documentación, debe informar al cliente sobre las restricciones de la transportación de un arma de fuego. El Anfitrión debe tener bajo su cargo los sobres de burbuja y flejes foliados para el transporte de ARPEL.
2. Se deberá llenar un formato PSPAII-F09 "Recibo de Artículos Peligrosos" y usar un sobre por cada ARPEL que se requiera transportar con un máximo 5 Kg de municiones.
3. Si son armas largas, deben presentarse por el cliente con algún estuche o funda.
4. El Anfitrión registrará en el formato de "Recibo de Artículos Peligrosos" los datos del cliente, el ARPEL y el folio del fleje, y escribirá su nombre y firma en la línea "Anfitrión".
5. El Anfitrión tiene el formato (original y dos copias) junto con un sobre de burbuja y el fleje foliado.
6. Sin recibir el ARPEL, el Anfitrión debe acompañar al cliente a la oficina de la Policía Federal, SEDENA o Secretaría de Marina, según corresponda en cada aeropuerto.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 48
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

7. El cliente debe entregar el ARPEL y permisos al personal de la Policía Federal, SEDENA o Secretaría de Marina. Si se otorga la autorización, ellos o el cliente descargarán el arma y la colocarán dentro del sobre de ARPEL.
8. El Anfitrión solicitará al cliente que escriba su nombre y firma en la línea "Entregado en Origen" del formato "Recibo de Artículos Peligrosos".
9. El Anfitrión recibirá el sobre cerrado que contiene el ARPEL.
10. El Anfitrión desprende una copia "COPIA 1" y se la entrega al cliente como comprobante de recibo.
11. El Anfitrión, asegurándose de no ingresar a zonas estériles del aeropuerto, entregará al Representante de Operaciones Terrestres a cargo del vuelo, el formato (original y una copia) de "Recibo de Artículos Peligrosos", el sobre con el ARPEL y el fleje; y le solicitará a este que firme en la línea "Oficial de Operaciones".
13. Una vez firmado el formato (original y una copia) por el Representante de Operaciones Terrestres, este desprenderá la hoja "Original" y la agregará a la papelería del vuelo, mientras que la copia "COPIA 2" debe pegarse al sobre que contiene el ARPEL.
14. El Representante de Operaciones Terrestres debe colocar el sobre del ARPEL en la bolsa roja para traslado de ARPEL que se localiza en el compartimento de carga del avión y cerrará la bolsa roja con el fleje que le entregó el Anfitrión, asegurándose de que el folio del fleje corresponda con el número de folio anotado en el formato.
15. El Representante de Operaciones Terrestres informará al Capitán del vuelo sobre la transportación del ARPEL.
16. El Representante de Operaciones Terrestres informará del ARPEL al Centro de Control de Operaciones (CCO), indicando el peso y destino del mismo.
17. El Centro de Control de Operaciones (CCO) incluirá la información del ARPEL en el manifiesto de carga y balance.
18. El Representante de Operaciones Terrestres transmitirá el mensaje (MVT) de salida a la estación de destino del vuelo y destino del ARPEL, proporcionando los siguientes datos: Descripción del artículo, destino del ARPEL y número de fleje colocado.

En condiciones normales el ARPEL se desembarca inmediatamente, evitando que otro personal tenga acceso al mismo.

Cuando se tienen vuelos de tránsito el ARPEL permanece en el avión, manteniendo una constante vigilancia por parte del personal de TAR.

Queda prohibido documentar algún ARPEL a destinos con vuelos de conexión. Se deberá documentar el ARPEL por cada punto de conexión que requiera el cliente, asegurándose de notificar al cliente que requiere recoger el ARPEL y devolverlo a documentar en el aeropuerto de conexión.

Cordinador de Seguridad en vuelo (CSV)

Todo lo pertinente a curso de Pilotos

Seguridad de la Aeronave

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.

Las personas que serán asignadas por [TAR México](#) para realizar el registro y revisiones de la aeronave serán pilotos, sobrecargos, personal de rampa y personal de mantenimiento, según corresponda.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 49
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

La inspección de la aeronave será realizada antes del primer vuelo del día, así como en los aeropuertos de alto riesgo o cuando haya sospecha fundada de que la aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, utilizando el formato “Inspección de Seguridad de la Aeronave” contenido en la sección 19.3 del Programa.

Las Inspecciones de seguridad se realizarán buscando artículos peligrosos o explosivos en los lugares donde se pudieran ocultar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.

TAR México inspeccionará las aeronaves de acuerdo al formato “Inspección de Seguridad de la Aeronave” (sección 19.3), considerando el exterior de la aeronave, compartimiento de carga, cabina de pilotos, cabina de clientes, baño y galley.

El personal asignado a esta función deberá observar cuidadosamente las diferentes áreas de la aeronave, en busca de objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.

En caso de detectar algún objeto sospechoso se deberá notificar al jefe inmediato para aplicar el procedimiento de “Descubrimiento de artículos sospechosos o prohibidos”.

Para fines de este procedimiento se utilizará el formato “Inspección de Seguridad de la Aeronave” que se encuentra en la sección 19.3 del Programa, llenando cada una de las partes que se describen en el mismo y atendiendo las siguientes indicaciones:

- El personal operativo deberá efectuar la revisión de acuerdo a lo indicado en el formato, asegurándose de cubrir todos los campos.
- El personal que efectúe la revisión debe firmar la sección correspondiente al área que revisó.
- El personal de TAR es el responsable de acudir con el personal operativo a fin de recabar todas las firmas en el formato y posteriormente entregar el formato al Representante de Operaciones.
- El formato original debe archivar con la papelería del vuelo.
- Cuando se encuentre algún objeto que no corresponda a la aeronave se deberá enviar copia del formato a la Gerencia de Seguridad Aérea.

La inspección de la aeronave será realizada antes del primer vuelo del día, así como en los aeropuertos de alto riesgo o cuando haya sospecha fundada de que la aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita. Las inspecciones de seguridad deben hacerse con el avión vacío (sin clientes, equipaje, carga, etc.) La inspección se realizará minuciosamente, buscando objetos no autorizados, sospechosos o que se hayan fijado a la aeronave sin autorización.

A continuación se enlista el procedimiento para realizar la inspección de seguridad de la aeronave:

1. Asegúrese de que la aeronave se encuentra sin clientes y sin sus pertenencias a bordo; asimismo revise que no existe equipaje o carga en el compartimiento de carga.
2. Efectúe la revisión de acuerdo a los puntos especificados en la lista de verificación y observe detalladamente las áreas en busca de objetos que puedan ser sospechosos y/o puedan contener cualquier tipo de material peligroso, prohibido u objeto que pudiera haberse fijado a la aeronave.
3. Verifique que todos los registros se encuentren cerrados y sin señales de haberse abierto, en caso de que encuentre alguna anomalía, el registro se deberá abrir y revisar detalladamente.
4. El Representante de Operaciones es el responsable de acudir con el Capitán, Sobrecargo, Técnico de Mantenimiento y Personal de Rampa a fin de recabar todas las firmas en el formato.
5. Una vez completada la revisión, continúe con el despacho de la aeronave.
6. En caso de detectar algún objeto extraño, proceda como se describe a continuación:
 - a) No mueva el objeto.
 - b) Busque en el objeto alguna identificación del propietario.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 50
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

- c) Solicite apoyo del personal familiarizado con el área donde se encontró el objeto para identificarlo.
 - d) Si el objeto no puede ser identificado, avise inmediatamente al representante de estación.
 - e) El representante de estación deberá notificarlo inmediatamente al Centro de Control Operacional.
 - f) Siga las instrucciones del Centro de Control Operacional.
 - g) El representante de estación deberá avisar a la Comandancia de la AFAC y seguir sus instrucciones, comunicando éstas al Centro de Control Operacional.
7. Archive el original de este formato con la papelería del vuelo y si se registró alguna discrepancia, envíe una copia a la Gerencia de Seguridad Aérea.

La inspección de seguridad de la aeronave no debe interferir con los tiempos definidos para el despacho del vuelo, por lo que la inspección deberá realizarse con la anticipación necesaria a modo de no generar demora.

Las funciones de revisión serán efectuadas por personal propio o subcontratado, de acuerdo a lo indicado en el formato de "Inspección de seguridad de la aeronave" contenido en la sección 19.3.1 del PSPAI.

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 México**, 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 México** 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 9.1 del PSPAI.

En caso de detectar alguna persona ajena a la operación, no se le permitirá el ingreso a la aeronave. El personal de **TAR México** 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 México** 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 representante de estación 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.

Aeronaves en Pernocta

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 51
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Asegurarse 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 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.

La seguridad de las aeronaves que se encuentran en pernocta se efectuará utilizando sellos de seguridad en las puertas de acceso de la aeronave. Una vez colocado un sello, si este se remueve, se mostrarán signos evidentes de violación, con lo que se puede advertir cuando alguna persona ha tenido acceso no autorizado a la aeronave estacionada.

Todas las aeronaves de **TAR México** que se encuentren estacionadas en la plataforma, deben estar protegidas utilizando sellos de seguridad, o bien, deben estar siendo vigiladas por personal de la aerolínea o su representante autorizado.

Los sellos de seguridad serán colocados en las aeronaves de la siguiente manera: a) Un sello en la puerta principal



b) Un sello en la puerta de servicio



c) Un sello en la puerta del compartimiento de carga



4720-VUS-2025

La colocación de los sellos de seguridad es responsabilidad del personal técnico de mantenimiento, quien debe colocar los sellos en cada una de las puertas de la aeronave, de acuerdo a las imágenes anteriores.

El técnico de mantenimiento colocará los sellos en las puertas de la aeronave, una vez que se hayan finalizado todas las actividades en el interior de la aeronave.

El técnico de mantenimiento debe asegurarse de que una vez colocados los sellos, sean retiradas todas las escaleras y equipo de apoyo que dé acceso a las puertas de la aeronave.

El retiro de los sellos de seguridad es responsabilidad del personal técnico de mantenimiento, quien debe remover los sellos que fueron colocados en las puertas de la aeronave, asegurándose de eliminar completamente todos los residuos que los sellos pudieran dejar en la piel del fuselaje.

El técnico de mantenimiento retirará los sellos cuando se reinicien las actividades de preparación del avión para el primer vuelo del día, para lo cual, acudirá a la aeronave y verificará que los sellos adheridos a las puertas no muestren signos de violación. En este caso, retirará los sellos y los entregará al representante de estación o a quien él designe en la aeronave.

Posteriormente, el representante de estación verificará que el número de folio de los sellos retirados concuerde con lo anotado en la bitácora de sellos la noche anterior.

En caso de encontrarse algún signo de violación en los sellos, deberá iniciarse inmediatamente el protocolo de contingencia indicado en este procedimiento.

Se consideran signos de violación los siguientes:

- Que el sello esté roto, cortado o incompleto
- Que en el sello aparezca la leyenda “abierto”, “violado”, “opened” o “void”
- Que el folio del sello adherido no corresponda con el folio registrado la noche anterior
- Que el sello de seguridad simplemente no esté
- Cualquier otro que a su juicio muestre evidencias de violación

Las aeronaves en tránsito prolongado en las que no haya personal que este atendiendo algún servicio, se custodiarán por personal de TAR, o bien, se aplicará el procedimiento de seguridad de las aeronaves en pernocta.

Seguridad de la aeronave en vuelo

Los tripulantes podrán ingresar a la aeronave únicamente portando su uniforme correctamente y su identificación de la empresa a la vista.

Bajo ninguna circunstancia la tripulación deberá abrir la puerta de la cabina de mando, permaneciendo ésta cerrada en todo momento del vuelo.

Si durante el vuelo la tripulación recibe una notificación de amenaza de bomba a bordo de la aeronave, realizara el mismo procedimiento de inspección de seguridad de la aeronave, manteniendo informado en todo momento al CCO sobre los resultados de la misma.

Ante la presencia de un objeto sospechoso:

- Nunca debe ser tomado a la ligera y en todos los casos se debe presumir que es potencialmente peligroso.
- El mejor consejo es mantener el artefacto en el lugar donde se localizó (no tocarlo).
- Aterrizar en el aeropuerto más cercano, llamar a las autoridades locales y solicitar su asistencia.
- Si el artefacto se localiza en un área vulnerable de la aeronave, la tripulación tendrá que decidir si lo mueve a un lugar más seguro.
- Si se decide por su traslado, se tiene que verificar que no tenga detonador de movimiento, siguiendo los pasos que a continuación se mencionan:
- Deslizar una cuerda u objeto rígido por debajo del paquete sin alterar su posición (por ejemplo: Tarjetón de instrucciones de emergencia).
- Si el objeto no se desliza libremente puede indicar que tiene un detonador de movimiento y el objeto no puede ser movido de su posición.
- Si es posible deslizar el tarjetón por debajo del objeto, deberá de mantenerse el tarjetón por debajo de dicho objeto para proceder al cambio de lugar de éste.
- En caso de que el artículo explosivo fuese encontrado en una aeronave EMBRAER E-145, el lugar de riesgo mínimo del avión para colocar una bomba será la tercera sombrerera de adelante hacia atrás sobre mantas húmedas.

- Alrededor de la presunta bomba deberá colocársele la mayor cantidad posible de material que amortigüe los efectos de una explosión, deberá protegerse con cojines y utilizar solamente material suave (Barricada).

Apoderamiento Ilícito de Aeronaves

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 clientes 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 clientes 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 clientes, 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.

Acciones de la tripulación de vuelo (pilotos)

Una vez que todos los miembros de la tripulación han sido informados de la situación deberán:

- Transmitir la mayor cantidad de información posible a los Servicios de Tránsito Aéreo y la empresa vía frecuencia.
- Ajustar su transponder en código 7500 en modo A (siete cinco cero cero), código de actos de interferencia ilícita.
- Organizar y coordinar la actividad de su tripulación, manteniendo contacto con las autoridades de la mejor manera.

Después de aterrizar, la aeronave debe ser dirigida a una parte remota del aeropuerto. La tripulación debe estar preparada por si los secuestradores insisten en un lugar de estacionamiento a su conveniencia.

Una vez estacionada la aeronave, la tripulación debe apartarse de cualquier negociación, si es posible, poniendo a los secuestradores en contacto directo con las autoridades en tierra y procurando el hacer que los secuestradores tomen sus propias decisiones.

Si es necesario que un miembro de la tripulación salga de la aeronave para asistir a la recarga de combustible o por cualquier otra razón, el piloto al mando de la aeronave debe de asegurar que el permiso sea dado por el secuestrador si la ausencia es prolongada, el secuestrador debe mantenerse informado.

Acciones de la tripulación de cabina (Sobrecargos)

La tripulación de cabina deberá mantener a los clientes tranquilos y lo más confortables posible.

Si no se les restringe el movimiento, los clientes deberán ser informados de la situación al mantenerlos ocupados.

Si es posible deben ser advertidos de no tomar iniciativas individuales.

Puede que sea necesario negociar con los secuestradores con el fin de obtener acuerdos para que los clientes puedan utilizar los servicios sanitarios.

Se debe prestar atención especial a los clientes mayores de edad, los enfermos y las madres con niños pequeños.

Si es posible, se intentará localizar algún cliente que sea médico para que atienda cualquier caso de enfermedad u otra clase de contingencia que requiera su asistencia.

La tripulación debe estar preparada en caso que el incidente se pudiera resolver lentamente.

Una vez en tierra deberán solicitarse facilidades como el servicio a baños del avión y aprovisionamiento de alimentos y agua a éste.

La cabina de clientes deberá mantenerse limpia y ordenada.

En todos los casos, la tripulación debe mantenerse en constante vigilancia y observación, si es posible, obtener cualquier información relevante; ésta debe ser transmitida a los pilotos.

Dicha información debe contener los mayores detalles posibles de los secuestradores y sus armas, también el estado de la aeronave y dónde se encuentra la tripulación y sus rehenes. Detalles insignificantes en lo sucesivo pudieran ser vitales para que las autoridades concluyeran el incidente con buen resultado.

El interés de establecer una relación con el secuestrador, debe dirigirse a sus problemas y él debe ser motivado a hablar. Sin embargo, hay varias cosas que deben ser evitadas y que se resumen a continuación:

- No antagonizar o discutir con el secuestrador, especialmente en materia de política o religión.
- No menospreciar al secuestrador o comportarse con superioridad.
- Evitar hacerlo sentir acorralado y asegurar que solamente un miembro de la tripulación se le acerque a la vez. No aliarse mentalmente con el secuestrador.
- No mencionar la palabra locura o el término desórdenes mentales.
- No tomar alguna acción o movimiento físico a no ser que el secuestrador entienda por qué.
- No sugerirle ideas al secuestrador, debe pensar por sí mismo.

Hay ocasiones cuando la honestidad con el secuestrador es la mejor política, por ejemplo, cuando existen problemas operacionales como la falta de combustible, o cuando las pistas están cerradas a las aeronaves secuestradas. Al explicarles totalmente estos problemas es probable que se pueda obtener su cooperación.

La tripulación debe explicar los procedimientos operacionales, para que las sospechas no caigan en ellos subsecuentemente.

En el destino final o aterrizaje intermedio, el objetivo inmediato de la tripulación debe ser la liberación del mayor número de clientes y tripulación posible, dando prioridad a los ancianos, niños y enfermos.

Si los secuestradores pueden ser persuadidos de permutar ya sea la aeronave o la tripulación o ambas, esto debe realizarse.

Si existe la oportunidad para que todos los clientes y tripulación puedan abandonar la aeronave, deben hacerlo.

Amenazas hechas en tierra

Los clientes que hagan declaraciones o amenazas de secuestro de la aeronave, mientras se encuentran en tierra, serán reportados por los empleados de **TAR México** que escuchen la amenaza al representante de la aerolínea en el aeropuerto, quien a su vez informará a la Agencia Federal de Aviación Civil con el fin de activar el plan de emergencia del aeropuerto.

Los clientes que hayan hecho cualquier tipo de amenaza, se les negará el transporte y se proporcionará el apoyo necesario a las autoridades para levantar el acta correspondiente en la comandancia de la AFAC y asegurarse que se apliquen las sanciones correspondientes para este tipo de eventos.

Amenazas hechas en vuelo

Si en vuelo un cliente hace amenazas o una declaración parecida a una amenaza de secuestro de la aeronave, el sobrecargo debe reportar el incidente al Capitán inmediatamente. El capitán notificará a Despacho y Control de Vuelos quienes a su vez notificarán al representante de la aerolínea en el aeropuerto de origen; el cual a su vez seguirá el flujo de comunicación como lo establece el Plan de Emergencia.

Despacho y control de vuelos también hará los arreglos operacionales para manejar la amenaza en el siguiente punto de aterrizaje



Comunicación:

1. Cabina de pasajeros a cabina de pilotos

Si el sobrecargo está siendo forzado a abrir la puerta de la cabina pilotos, ella debe comunicarse con la cabina de pilotos por medio del intercomunicador o usando el botón EMER, mencionando su nombre y ambos apellidos, o el código de seguridad que se haya acordado durante el briefing de preparación del vuelo.

2. Piloto a personal de la compañía

4720-VUS-2025

Cuando la aeronave está en rampa y la presencia de un secuestro potencial es del conocimiento del Capitán, él avisará a la Torre de Control y/o frecuencia compañía que “ellos están cambiando a frecuencia de transponder 7500”.

En vuelo, cuando sea posible alertar al Centro de Control Operacional, emitir un reporte rutinario de la posición y pedir la recarga 75,000 libras de combustible en la “próxima” escala no planeada. Esta será una señal de secuestro de aeronave para al Centro de Control Operacional. Se deberá proporcionar el estatus del vuelo y la mayor información que sea posible.

Señal del piloto	Mensaje a C.T.A.
Ajuste de trasponder código 7500 seguido del código 7700	La situación parece desesperada Se requiere intervención armada.
<i>Nota 2: Los pilotos que deciden cambiar del código 7500 a 7700 deben seguir en código 7500 hasta que hayan pasado tres minutos o hasta que haya sido confirmado el código 7500 por los servicios de tránsito aéreo como se establece en la Nota 1, de lo anterior lo que suceda primero.</i>	

Señal del piloto	Mensaje a C.T.A.
Después de haber aterrizado e inmovilizado la aeronave DEJAR ALETAS ABAJO	La situación sigue desesperada Se requiere intervención armada.
Después de haber aterrizado e inmovilizado la aeronave RETRACTAR ALETAS	No intervenir

Febrero 2025

Reedición

Sec. 5 Pág. 57

Link Conexión Aérea S.A. de C.V.

Reportes y Flujo de Comunicación

La notificación de Actos de Interferencia Ilícita es importante, razón por la cual TAR Aerolíneas informará el suceso inicialmente a la Agencia Federal de Aviación Civil vía telefónica a la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y posteriormente se le hará llegar el formato PSPAII-F06 "Informe de Actos de Interferencia Ilícita".

Debe preverse, una vez finalizado un acto de interferencia ilícita, recibir informes de la tripulación y de los clientes.

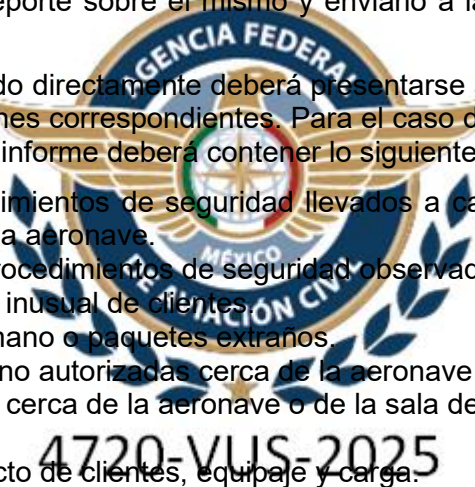
Al concluir un acto de interferencia ilícita, el piloto y demás miembros de la tripulación involucrados deben presentar sin demora un informe.

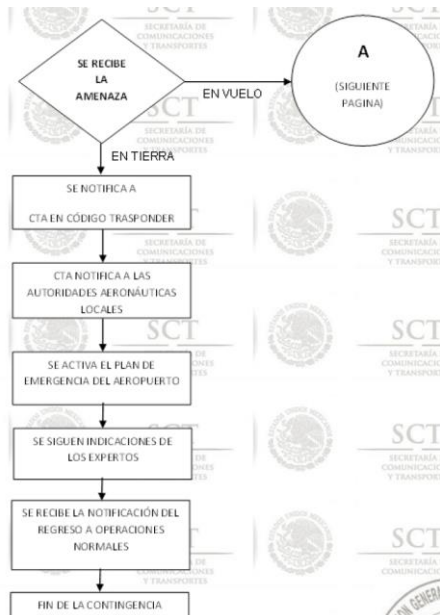
Cada miembro de la tripulación debería preparar su informe sin consultar ni comparar lo escrito con los otros informes, pues esto puede afectar la utilidad de los informes para los expertos en seguridad que pueden tener que reconstruir los hechos y el orden en que ocurrieron a partir de dichos informes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

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 Aérea y Aseguramiento de Calidad.

Igualmente, el personal relacionado directamente deberá presentarse ante la autoridad aeronáutica local con el fin de levantar las actuaciones correspondientes. Para el caso de o Representante de la aerolínea en el aeropuerto su declaración o informe deberá contener lo siguiente:

- Descripción de los procedimientos de seguridad llevados a cabo en el lugar antes y durante el momento del abordaje de la aeronave.
- Cualquier deficiencia en procedimientos de seguridad observados previos al incidente.
- Cualquier comportamiento inusual de clientes.
- Reportes de equipaje de mano o paquetes extraños.
- Personas desconocidas o no autorizadas cerca de la aeronave o en la sala de abordaje.
- Empleados del aeropuerto cerca de la aeronave o de la sala de abordaje sin razón o propósito de estar ahí.
- Manifiesto completo y exacto de clientes, equipaje y carga.
- Lista completa de los miembros de la tripulación involucrados en el incidente.
- Lista completa de todos los empleados de la compañía y prestadores de servicio que atendieron el vuelo.





Contingencias y Emergencias

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.

Clasificación

Las amenazas de bomba se clasifican en dos categorías.

1. Amenaza concreta (específica)

Puede presentar cualquiera de las siguientes características:

- El individuo que se comunica se identifica a sí mismo y/o indica que pertenece a una organización delictiva o terrorista.
- La naturaleza del aviso contiene información específica.
- Se proporciona la identificación específica de la aerolínea afectada. ➤ Se especifica el número de vuelo y la localización del artefacto explosivo.
- Se proporciona la fecha y hora exacta.
- Se informa la ruta, número de vuelo.
- Se indica el origen y/o destino del vuelo.
- Indica el tipo de explosivo, lugar de ubicación y/o tiempo de detonación.
- Cualquier otra información que no es pública y que indique o afirme que se conoce el blanco.

2. Amenaza vaga (no especifica)

Este tipo de amenaza puede presentar cualquiera de las siguientes características, para considerarse como tal:

- El individuo que se comunica NO se identifica a sí mismo.
- No proporciona la identificación de la aerolínea.
- No se especifica el vuelo o lugar de localización del artefacto explosivo.
- La naturaleza de la información es muy general.

3. Tímo (amenaza vaga) Es una amenaza que no identifica un objetivo o un grupo de objetivos, o que de cualquier otro modo se considere que el aviso no es fidedigno. Es necesario realizar una evaluación de las amenazas de bomba, a fin de garantizar que no es verídica.

Procedimientos (complementa al Tronco Común)

Si un cliente a bordo hace comentarios referente a una bomba dentro del avión y esto es escuchado por la tripulación, personal de rampa relacionado con la operación, personal de TAR y/o empleados que se encuentren a bordo de la aeronave, deberán avisar inmediatamente a su jefe inmediato quien a su vez lo notificará al Capitán de la aeronave, al Representante de la aerolínea en el aeropuerto y a las autoridades aeronáuticas locales.

Acciones a tomar por parte del Capitán (en tierra)

En caso de amenaza de bomba "ESPECIFICA" en una aeronave en tierra con clientes a bordo, el piloto podrá seguir las siguientes acciones:

Notificar el hecho a la/s sobrecargo/s y pedir que se preparen para una posible evacuación.

1. Notificar a los servicios de Tránsito Aéreo para coordinar la evacuación de clientes, si así lo determina la autoridad local.
2. El capitán del vuelo de acuerdo a la condición de la amenaza decidirá si se bajan a los clientes.
3. En caso de decidir bajar a los clientes se indicará a la/s sobrecargo/s si se realizará evacuación por toboganes o desembarque por escaleras.
4. Con motivo de no crear especulaciones entre los clientes el capitán del vuelo podrá hacer el siguiente anuncio:

“Damas y caballeros:

Hemos sido avisados de que una amenaza de bomba ha sido hecha en contra de una de nuestras aeronaves, las aerolíneas reciben muchos de estos avisos; sin embargo, tomaremos todas las precauciones posibles y por tal razón desembarcaremos esta aeronave.

Por favor, escuchen cuidadosamente y acaten las instrucciones que giren las sobrecargos”.

5. Seguir las instrucciones de las autoridades locales.
6. Omitir declaraciones a prensa o cualquier medio.
7. Hacer un informe del evento y mandarlo a su jefe inmediato y la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad.

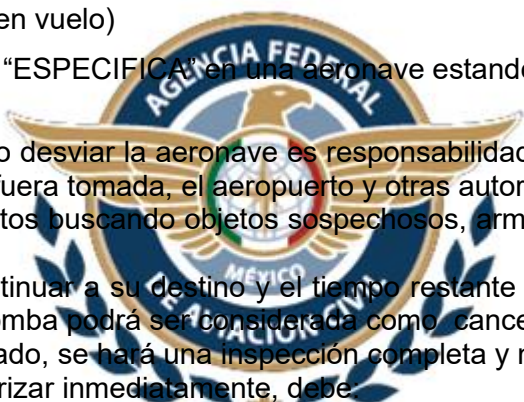
Acciones del despachador del vuelo

1. Notificará al capitán de la aeronave los detalles de la amenaza.
2. Notificará al personal del aeropuerto de la próxima escala.
3. Notificará los detalles de la amenaza “ESPECIFICA” a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias del aeropuerto de destino (esta acción podrá realizarse a través del Representante de la aerolínea en el aeropuerto de destino).

Acciones del capitán del vuelo (en vuelo)

En caso de amenaza de bomba “ESPECIFICA” en una aeronave estando en Vuelo, el piloto podrá seguir las siguientes acciones:

1. La decisión de regresar o desviar la aeronave es responsabilidad total del Comandante del vuelo y si cualquiera de éstas fuera tomada, el aeropuerto y otras autoridades deberán ser notificadas.
2. Revisar la cabina de pilotos buscando objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.
3. Si el Capitán decide continuar a su destino y el tiempo restante del vuelo es muy prolongado, la alerta de amenaza de bomba podrá ser considerada como cancelada. En este caso, una vez que la aeronave haya aterrizado, se hará una inspección completa y minuciosa de la aeronave.
4. Si el Capitán decide aterrizar inmediatamente, debe:
 - a) Aterrizar en el aeropuerto más conveniente instruido por el Comandante de la AFAC cuya jurisdicción sea la que aplica, quien designará el aeropuerto donde se proporcionará el apoyo necesario, siempre asesorado por los expertos en el tema.
 - b) Declarar una emergencia ajustando el código transponder a 7700.
 - c) Pedir a los servicios de tránsito aéreo que notifique a las autoridades locales.
 - d) Notificar a la/s sobrecargos:
 - ✓ Situación e intenciones.
 - ✓ Punto de aterrizaje y tiempo disponible.
 - ✓ Preparar procedimiento de evacuación.
 - ✓ Si el tiempo lo permite pedirle conducir una inspección en la cabina de cliente.
5. Si se detecta algún artículo sospechoso, se recomienda emitir a los clientes información veraz y completa, en cuanto a las acciones a tomar.
6. Ajustar la altitud de cabina del avión, con el objeto de lograr una presión diferencial cero, manteniendo el mayor tiempo posible la altitud de la cabina. Es esencial que se mantenga la misma presión para que no aumenten los efectos de una explosión.
7. Encender los letreros de “NO FUMAR” y “CINTURONES”
8. Cuando el avión se encuentre en tierra se deben seguir las instrucciones de las autoridades aeronáuticas del aeropuerto.



Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 61
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Acciones de los sobrecargos (en vuelo)

En caso de amenaza de bomba “ESPECIFICA” en una aeronave estando en Vuelo, la/as sobrecargos podrán seguir las siguientes acciones:

1. Recibir instrucciones por parte del Piloto al mando
2. No abrir la puerta de la cabina de pilotos.
3. Si el Comandante lo indica, revisar la cabina de clientes en busca de objetos sospechosos utilizando como guía el formato PSPAII-F02 “Inspección de Seguridad de la Aeronave”.
4. Informar al comandante el resultado de la revisión.
5. En caso de encontrar algún objeto extraño, notificar al Comandante las características y ubicación.
6. Seguir las instrucciones de manejo de Objetos sospechosos que se mencionan en la siguiente subsección.
7. Actuar de manera tranquila ante los clientes para evitar que se genere pánico.

Procedimiento de inspección de la aeronave al recibir la amenaza de bomba

El sobrecargo después de recibir la instrucción por parte del Comandante, revisará la cabina de clientes en busca de objetos sospechosos usando como guía el formato PSPAII-F02 “Inspección de Seguridad de la Aeronave”.

1. La revisión será dirigida normalmente a aquellas áreas a las que los clientes y/o personal tengan acceso, sin embargo, si las condiciones lo ameritan, se realizará entonces una revisión a fondo de la cabina de clientes.
2. Hacer la revisión de forma discreta de manera tal que no cause alarma entre los clientes.
3. Se recomienda iniciar la revisión desde la parte trasera, hasta llegar a la parte delantera de la aeronave, sin embargo, ésta se podrá llevar a cabo en el orden que se considere más apropiado, de acuerdo a las condiciones de la amenaza.
4. En caso de encontrar un artículo sospechoso y/o no identificado por ningún cliente, **NO PERMITA** que alguien lo toque y siga las instrucciones de manejo de artículos sospechosos que se mencionan en este programa.
5. Se podrá aceptar la ayuda de personal que tiene conocimientos o trabaja en el tipo de aeronave que está siendo inspeccionada.

Reportes**4720-VUS-2025**

La persona que atienda o reciba una amenaza de bomba deberá:

- Transcribir exactamente las palabras tal y como recibió la amenaza;
- Completar el reporte de aviso de bomba, con la mayor parte de detalles;
- Distribuir el reporte de amenaza de bomba como se indica en el mismo.

Independientemente del medio que se utilice para hacer la amenaza, el personal que recibe la amenaza seguirá el siguiente procedimiento:

1. Conservar la calma y la concentración;
2. Escuchar atentamente y transcribir exactamente las palabras tal y como se recibió la amenaza en el formato PSPAII-F01 “Reporte de Aviso de Bomba”;
3. Dejar a la persona que hable libremente, sin dejar de escuchar atentamente lo que dice;
4. Si está a su disposición, tomar medidas para grabar la amenaza;
5. Si cuenta con identificador de llamadas, anotar el número telefónico;

6. Prolongar la conversación tanto como sea posible a fin de obtener la mayor cantidad de información;
7. Dirigir la conversación a fin de obtener las respuestas requeridas en el formato PSPAI-F01 "Reporte de Aviso de Bomba";
8. Completar el "Reporte de Aviso de Bomba", con la descripción de todos los detalles que sean posibles;
9. Notificar de inmediato al Gerente de Aeropuerto o Jefe del Área en la que se recibió la amenaza, dándole todos los detalles;
10. Notificar de inmediato telefónicamente al Centro de Control Operacional;
11. Distribuir el "Reporte de Aviso de Bomba" a:
 - i. Centro de Control Operacional,
 - ii. Dirección de Operaciones,
 - iii. Dirección de Mantenimiento
 - iv. Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad,
12. Esperar instrucciones del Centro de Control Operacional para seguir las acciones posteriores, en función de la evaluación que se haga de la amenaza.

Módulo Procedimientos de 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.

Cualquier personal que reciba una amenaza de bomba en tierra, ya sea vía telefónica u otro medio, deberá seguir el procedimiento "acciones al recibir una amenaza de bomba" de este programa.

Las amenazas de bomba pueden dirigirse principalmente a:

- Aeronaves en tierra o en vuelo
- Instalaciones, facilidades y edificios de los aeropuertos o sus inmediaciones
- Instalaciones de ayuda a la Navegación
- Carga aérea prevista para ser transportada por vía aérea
- Instalaciones, facilidades o edificios destinados al servicio de carga aérea

Una amenaza puede ser recibida de tres maneras:

- Vía telefónica
- De manera personal
- Por escrito

A la persona que hiciera esos comentarios se le negará la transportación y no podrá ser transportada ninguna maleta o propiedad de la misma persona; el individuo tendrá que ser remitido ante las autoridades aeronáuticas locales.

Recepción de información de la amenaza en el Centro de Control Operacional (CCO)

1. Escuchar atentamente y transcribir exactamente las palabras que proporciona la persona que notifica la amenaza, en el formato PSPAI-F01 de "Reporte de Aviso de Bomba".
2. Notificar inmediatamente a la Oficina de Despacho y Control de Vuelos quién a su vez notificará a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad y al Director de Operaciones.
3. Esperar instrucciones de la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad.

4. Si la amenaza es “ESPECIFICA” iniciar flujo de comunicación de acuerdo a las instrucciones del Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad, las acciones serán de acuerdo al programa de procedimientos de emergencia correspondiente a la alerta AMBAR
5. Retransmitir la información recibida a la estación afectada y ponerse en contacto con la aeronave afectada (si aplica)
6. Mantener comunicación con el responsable del área del aeropuerto afectado, hasta que las operaciones regresen a la normalidad.
7. Notificar a las áreas correspondientes cuando las operaciones regresen a su normalidad.
8. El CCO enviará reporte de la amenaza a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad.

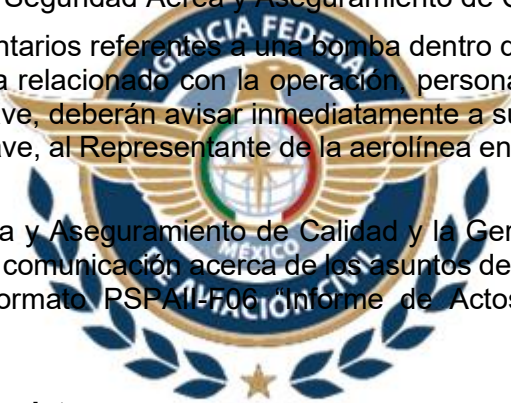
La evaluación de la amenaza de bomba se hará por en conjunto el CCO y la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad, usando como guía el proceso de “Evaluación de amenazas de bomba” descrita en este programa.

Qué hacer ante una amenaza “NO ESPECIFICA”

1. No se tomará ninguna acción que afecte la operación.
2. Quién reciba la amenaza realizará un reporte y la enviará a su jefe inmediato y éste a su vez la remitirá a la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad.

Si un cliente a bordo hace comentarios referentes a una bomba dentro del avión y esto es escuchado por la tripulación, personal de rampa relacionado con la operación, personal de TAR y/o empleados que se encuentren a bordo de la aeronave, deberán avisar inmediatamente a su jefe inmediato quien a su vez lo notificará al Capitán de la aeronave, al Representante de la aerolínea en el aeropuerto y a las autoridades aeronáuticas locales.

La Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad y la Gerencia de Seguridad Aérea serán los responsables de mantener la comunicación acerca de los asuntos de seguridad de la aviación civil con las autoridades, utilizando el formato PSPAI-406 “Informe de Actos de Interferencia Ilícita”, en la Comandancia de la AFAC.



Módulo Seguridad en el Comisariato

4720-VUS-2025

TAR México abastece internamente las provisiones (comisariato), suministros y piezas de repuesto para sus vuelos.

Los edificios utilizados para la preparación y depósito de provisiones y suministros deben tener los medios suficientes de seguridad material, de forma que puedan estar protegidos en todo momento. Deben protegerse todas las puertas, ventanas y otros medios de acceso y salida del edificio.

Ninguna persona pueda entrar sin autorización al edificio o a sus alrededores, incluidos los estacionamientos internos de automóviles y las zonas de estacionamiento para vehículos de entrega.

Deberán asegurarse los edificios implicados en la preparación, almacenamiento de provisiones y suministros, debiendo controlarse por personal de TAR el acceso y salida de personal, visitantes y vehículos de entrega.

Se debe aplicar medidas de seguridad durante el transporte y la entrega de las provisiones, suministros y piezas de repuesto a la aeronave para asegurar la protección de los envíos, usando como protección de los vehículos durante el traslado de una zona pública a una zona de seguridad restringida, candado o fleje de acuerdo a las características del vehículo.

Se aplicarán medidas de seguridad para el manejo de los servicios de comisariato que se suministran a las aeronaves de TAR México, cumpliendo como mínimo con los puntos que se mencionan a continuación:

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 64
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

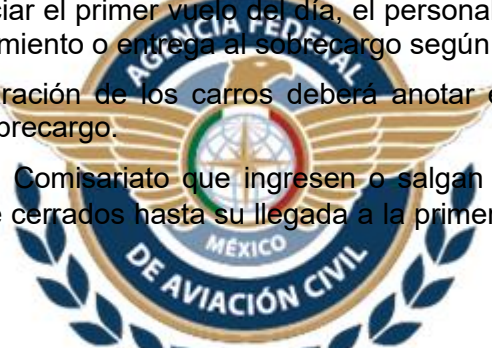
1. Todo el personal deberá de portar su tarjeta de identificación que lo acredite como personal de la empresa que presta el servicio de comisariato.
2. Los productos de comisariato deberán permanecer bajo constante supervisión y bajo resguardo en un área de acceso controlado, antes de ser abordados a los carros de comisariato o a la aeronave.
3. Llevar a cabo una revisión visual del interior de los carros de comisariato antes de ser abastecidos, a fin de identificar algún artículo prohibido o peligroso, debiendo sellar o flejar el carro de comisariato justo después de terminar esta revisión (solo durante pernoctas o tránsitos largos).
4. El personal de comisariato debe llevar un control de los sellos o flejes usados.
5. Solo el personal asignado al área de comisariato tendrá acceso al manejo y almacenamiento de los suministros.

Los carros de comisariato utilizados para el transporte de suministros, deben resguardarse de forma que no pueda lograrse acceso al interior cuando contengan suministros.

Debe realizarse una revisión del interior de los carros de comisariato para asegurarse de que no contienen ningún artículo prohibido ni muestren pruebas de interferencia no autorizada, antes de abastecerlos. Para los casos en que dichos carros permanezcan a bordo de la aeronave con suministros al interior, ya sea en pernocta o tránsitos largos, deberán cerrarlos, sellarlos o flejarlos para evitar una interferencia o sustracción. Al iniciar el primer vuelo del día, el personal de comisariato deberá retirar los sellos o flejes, para su reabastecimiento o entrega al sobrecargo según aplique.

La persona que realiza la preparación de los carros deberá anotar en el formato de comisariato las cantidades que se entregan al sobrecargo.

Todas las unidades asignadas a Comisariato que ingresen o salgan del interior del aeropuerto (zona movimiento) deberán mantenerse cerrados hasta su llegada a la primera aeronave que tengan asignada de acuerdo a las operaciones.



Modulo Sem's

La implementación del SeMS es conveniente en las organizaciones que prestan servicios que afecten a la Seguridad de la Aviación Civil, tales como operadores aéreos, agentes acreditados de carga, empresas de seguridad privadas, empresas prestadoras de servicios en tierra, seguridad del Estado, etc...

- Ciertos principios del SeMS son comunes al SMS, sin embargo, existen características diferenciales entre uno y otro que hacen indispensable el desarrollo individual de la implementación del SeMS que considere las particularidades o diferencias de los indicadores, tales como Peligro y Amenaza y la gestión que se realiza de dichos procesos.
- La aplicación del SeMS no debe dejar de lado que las comunicaciones deben efectuarse en el marco de la reserva de información y distribución limitada, propias de los indicadores con los que se trabajan en protección de la aviación civil.
- La implementación de un sistema de gestión requiere la adopción de compromisos y responsabilidades, que deben contener referencias específicas a los efectos de reforzar los conceptos relativos a la autoridad del ejecutivo responsable, tanto dentro de la autoridad estatal competente como por parte los explotadores involucrados. En tal sentido, se observó la conveniencia de efectuar una planificación de las mencionadas etapas, proponiendo a la Región, circunscribir la implementación experimental a los procesos que se están trabajando en conjunto, tal como ser los

procedimientos de seguridad de los puntos de control de pasajeros y equipaje, como así también, limitar la aplicación durante las primeras fases de implementación a la participación de la autoridad competente, los explotadores aéreos y los administradores de aeropuerto.

Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación (SeMS)

La aplicación de un Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación (SeMS), proporciona a la autoridad AVSEC del estado y a los explotadores que tienen responsabilidades asignadas en seguridad de la aviación, un enfoque estructurado para la gestión de la seguridad AVSEC como parte de un sistema integral. Asimismo, la aplicación de un SeMS es útil como herramienta para la integración sistemática de la gestión de riesgos de seguridad de la aviación y para las operaciones en el día a día en estrecha alineación con otros sistemas de gestión.

El estudio del tema ha demostrado que la aplicación de un SeMS no se basa en la creación de nuevas responsabilidades, sino en la toma de conciencia sobre la forma en que se aplican las medidas y se gestionan los recursos humanos y materiales, a fin de cumplir eficientemente con las responsabilidades vigentes.

En este sentido, el primer paso de un SeMS consiste en reconocer todos los componentes que conforman el sistema de seguridad de la aviación civil del estado, como así también las actividades vinculadas a estos componentes, tales como las tareas de control de calidad, instrucción y certificación, aprobación de programas, gestión del riesgo, etc.

De esta forma, una vez identificados los componentes, se debe hacer hincapié en los siguientes principios del SeMS:

- Compromiso de la Gestión
- Recursos
- Gestión de Amenazas y Riesgos
- Supervisión del rendimiento y mejora continua
- Respuesta a incidentes
- Programa de entrenamiento SeMS
- Comunicación



4720-VUS-2025

Gestor de Seguridad de la Aviación:

Para asesorar y asistir al Ejecutivo Responsable en sus obligaciones, y teniendo en cuenta el tamaño y la complejidad de las Organizaciones/Instituciones, las tareas específicas deben delegarse en un Gestor de Seguridad de la aviación. Los gerentes de seguridad deben ser el punto focal de todas las cuestiones SeMS y ser responsables de la gestión, administración y mantenimiento de los mismos. El Gestor de Seguridad de la Aviación es el encargado de:

- Implementar la **INSTRUCCIÓN** y la concientización para alcanzar una fuerte cultura de seguridad en la organización;
- Incorporar a las actividades de la organización el enfoque dinámico y proactivo establecido por el ejecutivo responsable;
- Identificar, gestionar y mitigar los riesgos de seguridad de una manera consistente y proactiva;
- Enfocarse en el rendimiento, los resultados y los impactos;
- Supervisar las actividades con base al nivel de amenaza determinado por la autoridad; y
- Ejecutar eficazmente las alianzas internas y externas, la colaboración y la cooperación.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 66
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Objetos Desatendidos:

El procedimiento para cualquier objeto desatendido cuando se realiza una inspección o es encontrado se deberá seguir los pasos como una inspección de la aeronave.

A continuación, se enlista el procedimiento para realizar la inspección de seguridad de la aeronave:

Efectúe la revisión y observe detalladamente las áreas en busca de objetos que puedan ser sospechosos y/o puedan contener cualquier tipo de material peligroso, prohibido u objeto que pudiera haberse fijado a la aeronave.

6. En caso de detectar algún objeto extraño, proceda como se describe a continuación:

- a) No mueva el objeto.
- b) Busque en el objeto alguna identificación del propietario.
- c) Solicite apoyo del personal familiarizado con el área donde se encontró el objeto para identificarlo.
- d) Si el objeto no puede ser identificado, avise inmediatamente al representante de estación.
- e) El representante de estación deberá notificarlo inmediatamente al Centro de Control Operacional.
- f) El representante de estación deberá avisar a la Comandancia de la AFAC y seguir sus instrucciones, comunicando éstas al Centro de Control Operacional.

7. Archive el original de este formato con la papelería del vuelo y si se registró alguna discrepancia, envíe una copia a la Gerencia de Seguridad Aérea.

Actos de interferencia ilícita:

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 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.

Se recomienda no intentar someter al secuestrador; aun cuando las condiciones parezcan favorables y siempre y cuando la vida de la tripulación o de los pasajeros no se encuentre en riesgo de perderse de manera inminente.

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.

ACCIONES DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO (PILOTOS)

Una vez que todos los miembros de la tripulación han sido informados de la situación deberán:

- Transmitir la mayor cantidad de información posible a los Servicios de Tránsito Aéreo y la empresa vía frecuencia o vía telefónica.
- Ajustar su transponder en código 7500 en modo A (siete cinco cero cero), código de actos de interferencia ilícita.
- Organizar y coordinar la actividad de su tripulación, manteniendo contacto con las autoridades de la mejor manera.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 5 Pág. 67
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Después de aterrizar, la aeronave debe ser dirigida a una parte remota del aeropuerto. La tripulación debe estar preparada por si los secuestradores insisten en un lugar de estacionamiento a su conveniencia.

Una vez estacionada la aeronave, la tripulación debe apartarse de cualquier negociación, si es posible, poniendo a los secuestradores en contacto directo con las autoridades en tierra y procurando el hacer que los secuestradores tomen sus propias decisiones.

Si es necesario que un miembro de la tripulación salga de la aeronave para asistir a la recarga de combustible o por cualquier otra razón, el piloto al mando de la aeronave debe de asegurar que el permiso sea dado por el secuestrador si la ausencia es prolongada, el secuestrador debe mantenerse informado.

ACCIONES DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA (SOBRECARGOS)

La tripulación de cabina deberá mantener a los pasajeros tranquilos y lo más confortables posible.

Si no se les restringe el movimiento, los pasajeros deberán ser informados de la situación.

Si es posible deben ser advertidos de no tomar iniciativas individuales.

Puede que sea necesario negociar con los secuestradores con el fin de obtener acuerdos para que los pasajeros puedan utilizar los servicios sanitarios.

Se debe prestar atención especial a los pasajeros mayores de edad, los enfermos y las madres con niños pequeños.

Si es posible, se intentará localizar algún pasajero que sea médico para que atienda cualquier caso de enfermedad u otra clase de contingencia que requiera su asistencia.

La tripulación debe estar preparada en caso que el evento se pudiera resolver lentamente.

Una vez en tierra deberán solicitarse facilidades como el servicio a baños del avión y aprovisionamiento de alimentos y agua.

La cabina de pasajeros deberá mantenerse limpia y ordenada.

En todos los casos, la tripulación debe mantenerse en constante vigilancia y observación, si es posible, obtener cualquier información relevante; ésta debe ser transmitida a los pilotos.

Dicha información debe contener los mayores detalles posibles de los secuestradores y sus armas, también el estado de la aeronave y dónde se encuentra la tripulación y sus rehenes. Detalles insignificantes en lo sucesivo pudieran ser vitales para que las autoridades concluyeran el evento con buen resultado.

Seguridad de las Provisiones, suministros y piezas de repuesto:

TAR México abastece internamente las provisiones (comisariato), suministros y piezas de repuesto para sus vuelos.

Los edificios utilizados para la preparación y depósito de provisiones y suministros deben tener los medios suficientes de seguridad material, de forma que puedan estar protegidos en todo momento. Deben protegerse todas las puertas, ventanas y otros medios de acceso y salida del edificio.

Ninguna persona pueda entrar sin autorización al edificio o a sus alrededores, incluidos los estacionamientos internos de automóviles y las zonas de estacionamiento para vehículos de entrega.

Deberán asegurarse los edificios implicados en la preparación, almacenamiento de provisiones y suministros, debiendo controlarse por personal de TAR el acceso y salida de personal, visitantes y vehículos de entrega.

PROVISIONES (COMISARIATO)

Se aplicarán medidas de seguridad para el manejo de los servicios de comisariato que se suministran a las aeronaves de TAR México, cumpliendo como mínimo con los puntos que se mencionan a continuación:

1. Todo el personal deberá de portar su tarjeta de identificación que lo acredite como personal de la empresa que presta el servicio de comisariato.

2. Los productos de comisariato deberán permanecer bajo constante supervisión y bajo resguardo en un área de acceso controlado, antes de ser abordados a los carros de comisariato o a la aeronave.
3. Llevar a cabo una revisión visual del interior de los carros de comisariato antes de ser abastecidos, a fin de identificar algún artículo prohibido o peligroso, debiendo sellar o flejar el carro de comisariato justo después de terminar esta revisión (solo durante pernoctas o tránsitos largos).
4. El personal de comisariato debe llevar un control de los sellos o flejes usados.
5. Solo el personal asignado al área de comisariato tendrá acceso al manejo y almacenamiento de los suministros.

Los carros de comisariato utilizados para el transporte de suministros, deben resguardarse de forma que no pueda lograrse acceso al interior cuando contengan suministros.

Debe realizarse una revisión del interior de los carros de comisariato para asegurarse de que no contienen ningún artículo prohibido ni muestren pruebas de interferencia no autorizada, antes de abastecerlos. Para los casos en que dichos carros permanezcan a bordo de la aeronave con suministros al interior, ya sea en pernocta o tránsitos largos, deberán cerrarlos, sellarlos o flejarlos para evitar una interferencia o sustracción. Al iniciar el primer vuelo del día, el personal de comisariato deberá retirar los sellos o flejes, para su reabastecimiento o entrega al sobrecargo según aplique.

SUMINISTROS (MATERIAS BÁSICAS Y EQUIPO)

Todas las entregas de materias básicas y equipo a un edificio, deberán mantenerse bajo resguardo, evitando que no contengan ningún artículo prohibido y seguidamente depositarse en condiciones seguras para su transporte.

PIEZAS DE REPUESTO

Se aplicarán medidas de seguridad en los edificios, aeropuertos y aeronaves en los que se despachen piezas de repuesto, para garantizar que no se introduzcan en los envíos ningún artefacto peligroso o armas:

1. Sólo personal autorizado tendrá acceso a los materiales de repuesto.
2. Sólo el personal autorizado, podrá acceder al almacén de repuestos.
3. En el almacén de repuestos se llevará un control de acceso de personal, identificando la razón y necesidad para acceder a dicha área. Si no existiera alguna razón para autorizar la entrada, se negará el acceso a cualquier persona.
4. El personal de mantenimiento que recibe los repuestos será responsable del manejo del mismo, garantizando que el material de repuesto no sufra alteraciones que afecten su funcionalidad
5. Las cajas de herramientas del personal técnico de mantenimiento están exentas de inspección previo a su abordaje en la aeronave.
6. Una vez que las herramientas o materiales de repuesto se encuentren libres de objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, el ROT procederá a autorizar su carga en la aeronave

Módulo Personal de Seguridad Propio o contratado.- 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 México** 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 México**, 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 México** 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 México** 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 México** 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 Representante de Estación 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 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.

Módulo Personal de Seguridad Propio o contratado.- TAR Procedimientos del PSPAI

Para mayor detalle ver secciones de: Seguridad de la Aeronave, Transporte de Equipaje y Reportes y Comunicación, descritas en el siguiente plan de estudios y la sección 8.3 de este programa.



4720-VUS-2025

6 PERIODICIDAD DE LA INSTRUCCIÓN

6.1 INSTRUCCIÓN inicial

Todo el personal deberá recibir la **INSTRUCCIÓN** inicial de seguridad de la aviación civil a más tardar durante los primeros **30 días naturales** a partir de la fecha en que ingresó a la empresa.

6.2 INSTRUCCIÓN recurrente

El personal operativo de seguridad y personal operativo de tierra y de vuelo deberá recibir la **INSTRUCCIÓN** recurrente de seguridad de la aviación civil una vez cada 12 meses, .

El personal administrativo y de Dirección deberá recibir la **INSTRUCCIÓN** recurrente de seguridad de la aviación civil una vez cada 24 meses.

Nota: Por razones logísticas de programación de los cursos, la **INSTRUCCIÓN** podrá ser impartida en un rango de tiempo no excediendo los **30 días naturales** como máximo, contados a partir del día de vencimiento de la vigencia de cada curso.



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 6 Pág.- 1
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 6 Pág.- 2
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

7. PROCEDIMIENTO PARA APROBAR EL CURSO DE INSTRUCCIÓN

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 INSTRUCCIÓN para recibir el curso nuevamente. El participante podrá seguir desarrollando sus funciones siempre no se efectuen efectuar los procedimientos de seguridad establecidos en el PSPAI de TAR México.



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 7 Pág.- 1
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.



PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

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 INSTRUCCIÓN de seguridad que se presenta a continuación:

		ENCUESTA DE CAPACITACIÓN MSO F15	
Instrucciones: Rellenar 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 son de utilidad de acuerdo al puesto que desempeña?			
4. ¿Los temas y conceptos de seguridad son claros?			
5. ¿Está familiarizado con sus responsabilidades relacionadas con la Seguridad?			
6. ¿Se promovió 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?			
9. ¿El contenido del material de apoyo impreso es apropiado?			
10. ¿El conjunto de dinámicas y ejercicios de aprendizaje consiguieron su objetivo?			
Instructor			Calificación
11. ¿Califique el nivel de conocimientos técnicos que posee el instructor sobre los temas tratados?			
12. ¿Explicó los objetivos a lograr y presentó esquemas generales de los temas?			
13. ¿Despertó y mantuvo el interés de los participantes?			
14. ¿Promueve la participación del grupo?			
15. ¿Proporciona ejemplos relacionadas con su práctica laboral?			
16. ¿La información que proporcionó fue clara, completa, correcta y vigente?			
17. ¿Ayudó a la comprensión de los temas con ejemplos y/o analogías?			
18. ¿Preparó con anticipación sus apoyos didácticos (computadora, pizarrón, manuales, etc.)?			
Servicios y organización			Calificación
19. ¿Le pareció adecuada la infraestructura y equipo con el que realizó el curso?			
20. ¿Fue suficiente el tiempo que se asignó para impartir los temas?			
21. ¿Fue suficiente el tiempo que se ocupó para la realización de dinámicas, ejercicios y prácticas?			
22. ¿Las actividades, dinámicas, ejercicios y prácticas se realizaron en forma organizada y adecuada?			
Continúa al reverso			1/2

		ENCUESTA DE CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD MSO F15	
Recomendaciones/Comentarios			
Elaboró (nombre)			
(firma)			
			2/2

Esta encuesta podrá ser aplicada en forma electrónica.

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 avsec@tarmexico.com



4720-VUS-2025

**INTENCIONALMENTE
DEJADA
EN BLANCO**



4720-VUS-2025

Febrero 2025

Reedición

Sec. 7 Pág.- 4

Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.

Este documento contiene información restringida.

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

8.1 Formato de carta de confidencialidad instructor / alumno

Todos participantes de la INSTRUCCIÓN 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 INSTRUCCIÓN.

En caso de que estos formatos sean de manera electrónica conforme a los descrito en 4.5 de este programa se contemplara por medio electrónico la aceptación de los compromisos descritos en la carta de confidencial, esto contendrá lo descrito en la carta.



La información contenida en este curso de Seguridad de la Aviación Civil es propiedad de Link Conexión Aérea, S.A. de C.V. Toda la información mostrada en el curso tiene solamente fines de capacitación y no modifica ni sustituye las políticas, procedimientos, criterios y/o restricciones contenidos en el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita autorizado por la Agencia Federal de Aviación Civil.

El compromiso que de manera implícita e irrevocable acepta el alumno es:

1. No difundir de ninguna manera, ya sea oral, escrita, por cualquier medio electrónico, directa o indirectamente, el contenido total o parcial de esta capacitación o del Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita de TAR México, a cualquier persona, dependencia o empresa que no tenga necesidad directa de conocer, cumplir o hacer cumplir tal información.
2. No prestar ni facilitar la información de cualquier modo, ya sea directo o por medio de terceros, para fotocopiarla, digitalizarla, copiarla, leerla, difundirla y/o utilizarla para cualquier uso que no sea el autorizado por la AFAC.

Por lo anterior, el alumno declara estar enterado de que el curso de Seguridad de la Aviación Civil de TAR México:

- Contiene información restringida cuyo mal uso o difusión inadecuada e ilegal pudiera poner en peligro la seguridad de las operaciones de TAR México, con las consecuencias legales que esto conlleva.
- Es propiedad material e intelectual de Link Conexión Aérea, S.A. de C.V., por lo que esta se reserva todos los derechos de autor, y cualquier violación a esos derechos será sancionada conforme a las leyes correspondientes.

Nombre completo	Fecha	Firma

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 1
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Este documento contiene información restringida.

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 **INSTRUCCIÓN** 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 **INSTRUCCIÓN** 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.

En caso de que la información de registros sea por medio de una plataforma electrónica estos deberán ser parte de los registros de la **INSTRUCCIÓN** y se dará lineamiento a la sección 4.5 de este programa y los registros serán resguardados dentro de las carpetas de registro de la capacitación, dichos registros se dejarán por lo mínimo 2 años.



4720-VUS-2025

8.3 POLÍTICA DE SEGURIDAD



POLÍTICA DE SEGURIDAD
Revisión 8
Agosto 2025

Objetivo y Alcance

Esta Política de Seguridad define el compromiso del Ejecutivo Responsable con respecto al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y de todo el personal propio y subcontratado que forma parte de TAR México, para mantener el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y el Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil (SeMS), funcionando de manera efectiva. Esta política es aplicable a todo el personal de TAR México, así como, a los prestadores de servicios subcontratados involucrados en las operaciones de la aerolínea.

Descripción

TAR México, como referente de la aviación regional en México, está comprometida en brindar un verdadero valor agregado a nuestros usuarios y contribuir a estimular la actividad económica y turística dentro de las diversas regiones del país.

En línea con nuestra misión "Conectamos más destinos, y lo hacemos como nadie", TAR México ha implementado dos Sistemas de Gestión de la Seguridad; con ello, logramos cumplir con la Misión de la empresa manteniendo el balance adecuado entre la más alta seguridad de nuestras operaciones y la asignación de los recursos necesarios en todos los niveles de la empresa; asegurando el cumplimiento y apego a las leyes, reglamentos y condiciones del Certificado de Explotador Aéreo (AOC), y siguiendo las mejores prácticas de la industria en materia de seguridad, tanto nacionales como internacionales.


Para cumplir con los requerimientos de ambos Sistemas de Gestión, la Dirección General de TAR México, mediante la Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad, se compromete a observar y garantizar la concordancia con las normas aplicables a la seguridad operacional y a la seguridad de la aviación civil; así como a asegurar la gestión de riesgos y amenazas a la seguridad de las operaciones y a promover la cultura de la seguridad en todos los niveles de la organización. Por lo anterior, ha desarrollado el Manual de Seguridad Operacional y el Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita, donde se describe el funcionamiento, mantenimiento y promoción de ambos sistemas.

Responsabilidades

La Dirección General de TAR México es responsable de la seguridad de toda la operación, por lo que la planificará y proveerá los recursos humanos, materiales y financieros necesarios para mantener ambos Sistemas de Gestión de Seguridad funcionando eficaz y eficientemente, y asegurar que esta política sea difundida, comprendida, y mantenida en todos los niveles de la empresa. Asimismo, se han implementado mecanismos que buscan la mejora continua, elevando así el nivel de seguridad de la aerolínea de conformidad con los procedimientos internos, a fin de cumplir con los objetivos y metas de desempeño establecidos.

Es responsabilidad de todos nuestros colaboradores y proveedores participar activamente en ambos sistemas de gestión mediante el reporte interno de peligros (voluntarios y obligatorios) para poder gestionar amenazas, vulnerabilidades, actitudes, condiciones, o errores que afecten la seguridad de nuestras operaciones. Este sistema de reporte es voluntario, confidencial y no punitivo, es decir, que no resulta en una acción disciplinaria, administrativa o legal en contra de quien realiza dicho reporte u otras personas involucradas, a menos que las condiciones que dan origen al reporte sean el resultado de la violación u omisión intencional de la normatividad nacional e internacional, de políticas y procedimientos de TAR México, del uso de estupefacientes, de encontrarse en estado de ebriedad, o de cualquier otra actividad inaceptable o ilícita.

Con el fin de mantener esta política vigente y aplicable con la realidad de la organización y el contexto normativo, se revisará bianualmente dentro del Comité de Seguridad Operacional.


Alberto Chávez Sánchez
Director General

8.4 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

DEFINICIONES

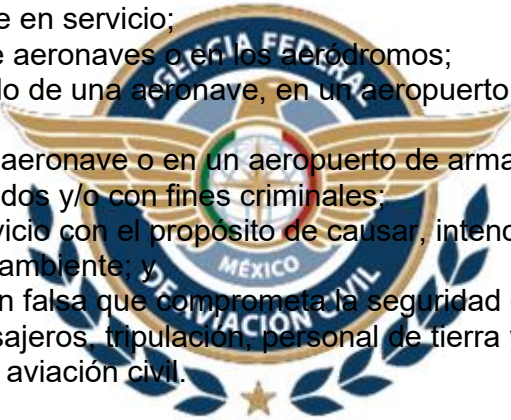
1. Abordo de la aeronave.

La ubicación, presencia o colocación en cabina de pilotos (cabina de vuelo), cabina de pasajeros, así como sus cocinas, baños, alacenas, guardarropas, dormitorios y demás compartimentos que se encuentren en el interior de la aeronave en que tenga acceso el pasajero, tripulación de vuelo, tripulación de sobrecargos o personal de servicio en el interior de la aeronave.

2. Acto de interferencia ilícita.

Acciones o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, de forma enunciativa más no limitativa, lo siguiente:

- a) Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- b) Destrucción de una aeronave en servicio;
- c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- e) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias o materiales) peligrosos prohibidos y/o con fines criminales;
- f) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar, intencionalmente, la muerte o daños graves a los bienes o al medio ambiente; y
- g) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.



3. Actuación humana.

4720-VUS-2025

Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y en la eficiencia de las operaciones aeronáuticas de la aviación civil.

4. Administrador aeroportuario.

Persona física designada por el concesionario o permisionario de un aeródromo civil que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo.

5. Aeródromo civil.

Área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje, o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación. Los aeródromos civiles se clasifican en aeródromos de servicio al público y aeródromos de servicio particular.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 4
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

6. Aeronave.

Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.

7. Aeronave en Servicio.

Es una aeronave estacionada que está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

8. Aeronave en Vuelo.

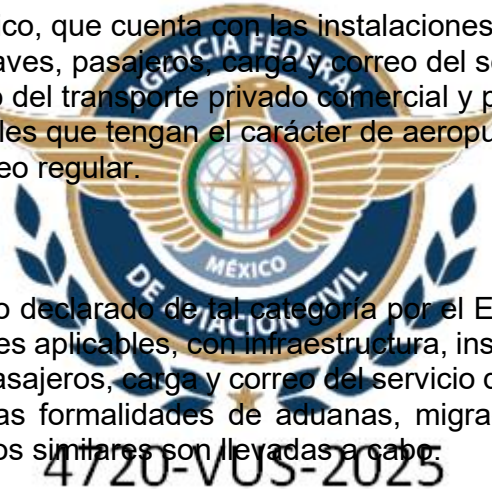
Una aeronave, desde el momento en que se cierran todas sus puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abran dichas puertas para el desembarque.

9. Aeropuerto.

Aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial. Únicamente los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto podrán prestar servicios a las aeronaves de transporte aéreo regular.

10. Aeropuerto internacional.

Aeródromo de servicio al público declarado de tal categoría por el Ejecutivo Federal, y habilitado de conformidad con las disposiciones aplicables, con infraestructura, instalaciones y equipos adecuados para atender a las aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo internacional de entrada o salida, y donde las formalidades de aduanas, migración, salud pública, cuarentena animal y vegetal y procedimientos similares son llevadas a cabo.



11. Agente de carga acreditado.

Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un concesionario o permisionario del transporte público comercial de carga y correo, y que proporciona controles de seguridad exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

12. Alerta de bomba.

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

13. Amenaza de bomba.

Es la comunicación por cualquier medio, de información falsa o verdadera de que se ha colocado un artefacto explosivo que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, en tierra o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en un aeródromo civil o en el recinto de una instalación de aviación civil.

14. Andén.

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

15. Área de almacenamiento de equipaje.

Espacio en el cual equipaje documentado o facturado es resguardado en espera de ser transportado a una aeronave; o espacio en el cual el equipaje extraviado pudiera ser mantenido hasta ser dirigido, reclamado o disponer de él de cualquier otra manera.

16. Área de carga.

Todo espacio y facilidades dedicadas al manejo de la carga Incluye plataformas, edificios de carga y almacenes, estacionamientos vehiculares y caminos asociados con ella.

17. Área de clasificación de equipajes.

Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

18. Área de concentración y distribución de equipaje

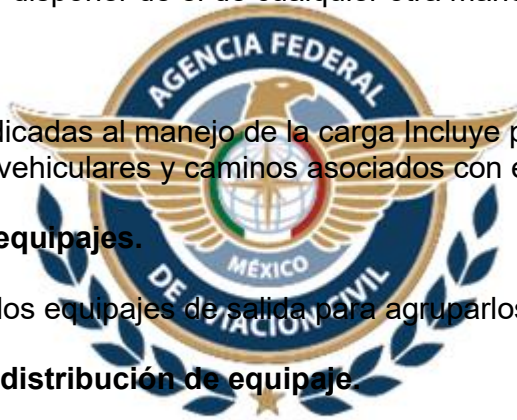
Espacio en el cual equipaje de salida después de haber sido inspeccionado es distribuido para después concentrarlo para un vuelo específico.

19. Área de documentación.

Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la documentación de los pasajeros y el equipaje a documentar que van a abordar una aeronave.

20. Área de estacionamiento de aeronaves.

Área designada en una plataforma para usarse en el estacionamiento de una aeronave.



4720-VUS-2025

21. Área de mantenimiento de la aeronave.

Todo espacio o facilidad que otorgue mantenimiento a una aeronave, incluyendo plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamientos vehiculares y caminos que se asocien a esta actividad.

22. Área de pasajeros.

Todo el espacio terrestre y facilidades cuyo propósito es el procesamiento de pasajeros, incluyendo plataformas, edificios terminales, estacionamientos y caminos.

23. Armas pequeñas.

Descripción general aplicada a todas las armas de fuego de reducido tamaño que se pueden operar con solo una mano.

24. Artículos para servicios en vuelo.

Todos los artículos que no sean de aprovisionamiento asociados a los servicios en vuelo para los pasajeros, como periódicos, revistas, auriculares, almohadas, mantas, etc.

25. Artículos restringidos.

Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación civil, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de una aeronave y sus ocupantes o de las instalaciones y el público.

26. Auditoría de seguridad.

Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

27. Autoridad de Aviación Civil.

Autoridad designada por el Estado perteneciente a su administración, para ser responsable del desarrollo, implementación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en nuestro país, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la [Agencia Federal de Aviación Civil](#).

28. Autoridad Aeroportuaria

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, representada en los Aeropuertos por el Comandante del Aeropuerto.



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 7
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

29. Aviación general.

Todas las operaciones de la aviación civil que no sean servicios aéreos regulares u operaciones no regulares de transporte aéreo remuneradas o contratadas como fletamento.

30. Carga.

Cualquier bien transportado en una aeronave que no sea correo, suministros en la aeronave, equipaje acompañado o extraviado.

31. Carga agrupada / consolidada.

Envío consistente de varios paquetes que se ha originado por más de una persona y quienes han concordado sobre el transporte por aire de esta con otra persona que no es un concesionario o permisionario del transporte aéreo regular.

32. Carga o correo de alto riesgo.

La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
- c) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que pueden poner en peligro la aeronave.

Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado al respecto.


4720-VUS-2025**33. Carga y correo de transbordo.**

La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

34. Certificación.

Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad de Aviación Civil en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

35. Comité Local de Seguridad Aeroportuaria.

Un comité en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil para ayudar a la autoridad aeroportuaria a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, tal como se especifique en el Programa Local de Seguridad Aeroportuaria.

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 8
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

36. Coordinador de seguridad del aeropuerto (CSA).

Es la persona designada por el administrador aeroportuario, que cuenta con la **INSTRUCCIÓN** y adiestramiento sobre el Programa de Seguridad del Aeródromo y la normatividad en materia de seguridad de la aviación civil

Cada aeropuerto deberá contar durante su horario de operaciones con un Coordinador de Seguridad del Aeropuerto.

37. Coordinador de seguridad en tierra (CST).

Es la persona designada por el concesionario o permisionario de transporte aéreo que cuenta con la **INSTRUCCIÓN** y el adiestramiento sobre el Programa de Seguridad de la Aerolínea y de su normatividad.

Cada concesionario o permisionario de transporte aéreo, deberá contar durante el horario de operación de sus vuelos, con un Coordinador de Seguridad en Tierra en cada terminal aérea donde preste servicio.

38. Coordinador de seguridad en vuelo (CSV).

El concesionario o permisionario de transporte aéreo, deberá capacitar a sus comandantes de aeronaves, acerca de los procedimientos, métodos y medidas de seguridad en aeropuertos, para coordinar acciones en caso de presentarse actos de interferencia ilícita.

39. Concesionario o permisionario del transporte aéreo (operador o explotador).

Persona física o moral que previo cumplimiento de los requisitos legales ha obtenido una concesión o permiso para la prestación de Servicios de Transporte Aéreo, en cualquiera de sus modalidades, y en general la operación y explotación de aeronaves.

40. Concesionario o permisionario aeroportuario.

Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas quien obtiene una concesión por parte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción en los Aeropuertos Nacionales.

41. Contenedor de equipaje.

Receptáculo en el cual se carga el equipaje para su transporte a la aeronave.

42. Control de seguridad.

Medios diseñados por los cuales se previene que se introduzcan armas, explosivos, artículos peligrosos, sustancias o productos prohibidos, u otros artefactos susceptibles de ser utilizados para cometer actos de interferencia ilícita.



4720-VUS-2025

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 9
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

43. Correo.

Despachos de correspondencia y otros objetos enviados por una administración postal y destinada para su entrega en otra de ellas.

44. Depósito de equipaje.

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

45. Detección del comportamiento.

En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

46. Documentación.

Proceso que se efectúa ante a un concesionario o permisionario del transporte aéreo, previo al abordaje del vuelo determinado en el pase de abordar.

47. Edificio de mercancías.

Construcción o instalación a través de la cual pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que se ubican facilidades para el procesamiento de la carga, o en la cual la carga es almacenada en espera de ser transferida al transporte terrestre o aéreo.

48. Equipaje.

Objetos que presentan los pasajeros y tripulantes y que se transportan en la aeronave mediante convenio con el concesionario o permisionario del transporte aéreo.

49. Equipaje de transferencia.

Equipaje de los pasajeros o tripulantes debidamente documentado, que transborda de la aeronave del mismo u otro concesionario o permisionario del transporte aéreo a la aeronave de otro durante la misma jornada de transporte de tales pasajeros o tripulantes.

50. Equipaje extraviado.

Equipaje de los pasajeros o tripulantes que involuntaria o inadvertidamente es separado de estos.

**4720-VUS-2025**

51. Equipaje no acompañado.

Equipaje de los pasajeros o tripulantes que se transportan como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, o en otra.

52. Equipaje no identificado.

Equipaje, artículos u objetos con o sin etiquetas de identificación de un concesionario o permisionario del transporte aéreo que no es recogido o identificado por ningún pasajero o cuyo propietario no puede ser identificado.

53. Equipaje no reclamado.

Equipaje de los pasajeros o tripulantes que llega al aeródromo de destino y que no son reclamados o retirados del área de entrega.

54. Equipo de detección de explosivos

Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

55. Equipo de seguridad.

Elementos materiales y humanos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actividades delictivas por actos de interferencia ilícita en contra de la Aviación Civil, sus instalaciones y servicios.

56. Estudio de seguridad

Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

57. Estado de matrícula.

País donde se asignaron las marcas de nacionalidad y matrícula a una Aeronave.

58. Estado de registro.

El País donde una aeronave es registrada.

**4720-VUS-2025**

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 11
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

59. Expedidor reconocido.

Agente, expedidor de carga o cualquier otra empresa que mantiene relaciones comerciales con un explotador y que proporciona controles de seguridad aceptados por la autoridad competente, en relación con la carga o el correo.

60. Explotador aéreo.

Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

61. Facilitación.

Administración eficiente del proceso necesario de control, con el objeto de expedir los controles de personas y objetos y prevenir demoras operacionales innecesarias.

62. Facilitación fuera del aeródromo.

Una terminal de pasajeros y carga de enlace en un centro urbano poblacional en la cual existen facilidades de procesamiento de pasajeros y carga fuera del aeródromo.

63. Imprevisibilidad.

La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

64. Inspección.

Aplicación de medios técnicos u otras medidas para identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.

65. Inspección de seguridad.

Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por un explotador aéreo, un aeródromo u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

66. Inspección de seguridad de la aeronave.

Revisión del interior, exterior y compartimentos de carga en una aeronave a la cual tuvieron acceso pasajeros y personal de otras empresas de servicios, con propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos y otros artefactos peligrosos.

67. Instalaciones estratégicas.

Se consideran instalaciones estratégicas, a los espacios, inmuebles, construcciones, muebles, equipo y demás bienes, destinados al funcionamiento, mantenimiento y operación de las

actividades consideradas como estratégicas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de aquellas que tiendan a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, en términos de la Ley de Seguridad Nacional.

68. Jefe de Seguridad del Aeropuerto (JSA).

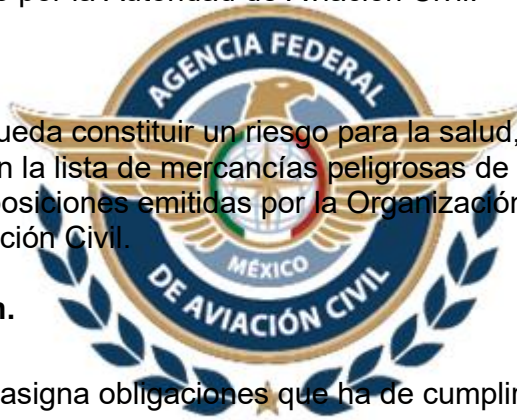
Persona empleada y designada por el Administrador Aeroportuario para implementar, coordinar, supervisar y mantener actualizadas las medidas de seguridad de la aviación civil de su responsabilidad en el Aeropuerto, y otras contenidas en el Programa de Seguridad de la instalación aeroportuaria.

69. Jefe de Seguridad del Concesionario o Permisionario del Transporte Aéreo (JSTA).

Persona empleada y designada por el Concesionario o permisionario del transporte aéreo para implementar, coordinar, supervisar y mantener actualizadas las medidas de seguridad de la aviación civil, instrucción y otras contenidas en el Programa de seguridad del concesionario o permisionario del transporte aéreo autorizado por la Autoridad de Aviación Civil.

70. Mercancías peligrosas.

Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de la normatividad aplicable o esté clasificado conforme a las disposiciones emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y/o la Agencia Federal de Aviación Civil.

**71. Miembro de la tripulación.**

Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.

4720-VUS-2025**72. Objetos prohibidos.**

Los artículos y sustancias o materiales mencionados específicamente por su nombre o mediante una descripción genérica en las disposiciones emitidas por la Agencia Federal de Aviación Civil como prohibidos para su transporte por vía aérea Cualesquiera que sean las circunstancias, no se transportarán en ninguna aeronave.

73. Oficial de seguridad de a bordo.

Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y del gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

74. Operación de la aviación general.

Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

75. Operación de transporte aéreo comercial.

Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

76. Operación de vuelo.

Operación de aeronave que considera el transporte de pasajeros, carga o correo.

77. Pasajero.

Persona que se traslada a través del servicio del transporte aéreo. Tendrá esta calidad, desde el momento en que realiza en contrato con el concesionario o permisionario, hasta que se cumpla el objeto del mismo.

78. Pasajero perturbador.

Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeródromo o a bordo de una aeronave o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeródromo o a bordo de la aeronave.

79. Pasajeros de transferencia o conexión.

Personas debidamente documentados que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

80. Pasajeros en tránsito.

Pasajeros que arriban a un aeródromo y que sin salir del mismo continúan su destino en la aeronave en la que llegaron.

81. Pasillo de pasajeros.

Plataforma ajustable mecánicamente operada para dar acceso directo a los pasajeros del edificio terminal a la aeronave o a vehículos.

82. Permisos.

Véase Tarjeta de Identificación Aeroportuaria.

83. Persona no admisible.

Persona a quien le es rechazada su admisión a un País libre y soberano por las autoridades de éste.

**4720-VUS-2025**

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 14
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

84. Plan de contingencia.

Documento que contiene los procedimientos tendientes a minimizar los efectos sobre las personas, equipos e instalaciones, cuando ocurre un acto de interferencia ilícita que afecte o ponga en peligro las operaciones aeronáuticas o el funcionamiento de los servicios relacionados con estas.

85. Plan de seguridad.

Documento que contiene las disposiciones y métodos para prevenir todo acto de interferencia ilícita contra la seguridad de las personas y mercancías del transporte aéreo, así como regular el desplazamiento de personas y vehículos dentro del recinto aeroportuario.

86. Plataforma.

Área definida en un aeródromo en tierra, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, suministro de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

87. Programa local de seguridad aeroportuaria.

Medidas, disposiciones, métodos y procedimientos, preventivos y de contingencia, destinados a prevenir actos de interferencia ilícita contra la aviación y los métodos para hacer frente a dichos actos.

88. Programa nacional de seguridad de la aviación Civil.

Medidas generales adoptadas para proteger a la infraestructura aeroportuaria y a la aviación civil en contra de su posible utilización para actividades delictivas y/o de actos de interferencia ilícita.

89. Principios relativos a factores humanos.

Principios que se aplican al diseño de equipos, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento, los cuales buscan una interacción óptima entre los componentes humanos y otros del sistema, considerando apropiadamente la actuación humana.

90. Provisiones.

Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo asociado utilizados a bordo de una aeronave.

91. Proyección de imágenes de amenaza (TIP).

Soporte lógico aprobado por la autoridad competente que puede instalarse en algunos equipos de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (por ejemplo, pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados) en la imagen de rayos X de un bolso real que se está

examinando o imágenes virtuales completas de bolsos que contienen objetos amenazantes y provee información inmediata a los operadores del equipo de rayos X respecto a la capacidad de éstos para detectar dichas imágenes.

92. Prueba de seguridad.

Ensayo, secreto o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

93. Punto vital del aeródromo.

Instalaciones o áreas esenciales para la operación normal que en caso de ser dañadas o destruidas impedirían el buen funcionamiento del mismo o la suspensión parcial o total de sus actividades.

94. Punto vulnerable.

Toda instalación en el aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

95. Puesto de estacionamiento aislado.

Área para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo.

96. Puesto de inspección de pasajeros y equipaje.

Aplicación de medios técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

97. Registro de seguridad de la aeronave.

Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros que viajaron puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.

98. Sabotaje.

Acto u omisión deliberada para destruir maliciosa o injustificadamente un bien, poniendo en peligro la aviación civil y sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.



99. Sala de última espera.

El espacio o área comprendida entre los controles de seguridad (puestos de inspección de pasajeros y equipajes de mano y las salidas al lado aire desde el edificio terminal).

100. Sala de selección de equipaje.

Espacio en el que se clasifican los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

101. Secretaría.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

102. Seguridad.

Combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

103. Seguridad nacional.

Las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano que conllevan a:

- Proteger al país frente a riesgos y amenazas.
- Preservar la soberanía, independencia, territorio y la unidad de la federación.
- Mantener el orden constitucional y fortalecer las instituciones democráticas de gobierno.
- Defender al país frente a otros Estados o sujetos de derecho internacional.
- Preservar el régimen democrático fundado en el desarrollo social, económico y político.

104. Seguridad pública.**4720-VUS-2025**

Una cualidad de los espacios públicos y privados, que se caracteriza por la inexistencia de amenazas que socaven o supriman los bienes y derechos de las personas y en la que existen condiciones propicias para la convivencia pacífica y el desarrollo individual y colectivo de la sociedad.

105. Servicios.

Actividades técnicas o no de la aviación civil que apoyan la realización de las operaciones aéreas desde los aeródromos civiles, comprenden los aeroportuarios, complementarios y comerciales.

106. Servicios aeroportuarios.

Los que corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil, y que puede proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate.

107. Servicios comerciales.

Los que se refieren a la venta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo ni de las aeronaves.

108. Servicios complementarios.

Los que pueden ser prestados por los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquellos designen.

109. Servicios de mensajería.

Envíos contratados por uno o más agentes acreditados de carga que son transportados como equipaje de un mensajero que viaje como pasajero en un servicio regular de un concesionario o permisionario del transporte aéreo, bajo la documentación normal para un equipaje documentado o facturado.

110. Sistema de detección de artefactos explosivos.

Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, un artefacto explosivo detectando uno o más componentes de dicho artefacto contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

**111. Suministros.**

Artículos listos para su consumo de uso o venta a bordo de la aeronave durante el vuelo, incluyendo todos los comestibles.

4720-VUS-2025**112. Suministros de servicio general en la aeronave.**

Otros objetos que no sean los del servicio de alimentación en la aeronave, asociados con los servicios en vuelo a los pasajeros (periódicos, revistas, audífonos, cintas de video y audio, almohadas y frazadas, paquetes de higiene y uso personal, etc.).

113. Supervisor de seguridad del aeródromo, (SSA).

Persona empleada y designada por el administrador aeroportuario para apoyar las actividades del Jefe de Seguridad del Aeródromo, debiendo contar la instalación aeroportuaria durante todo su horario de operaciones cuando menos con uno de ellos.

114. Supervisor de seguridad del concesionario o permisionario del transporte aéreo (SSTA).

Persona empleada y designada por los concesionarios o permisionarios del transporte aéreo en cada aeródromo desde donde lleven a cabo operaciones, para implementar, coordinar las medidas

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 18
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

de seguridad de la aviación civil contenidas en el Programa de seguridad contra actos de interferencia ilícita de su empresa con las del Aeródromo, supervisar su eficaz cumplimiento y evaluar su efectividad, debiendo estar presente durante el horario de actividades de su empresa en la instalación aeroportuaria.

115. Sustancia explosiva.

Toda sustancia (o mezcla de sustancias) sólida o líquida que es capaz, por reacción química, de producir gases a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que causen daños en torno a ella. Esta definición incluye las sustancias pirotécnicas aun cuando no desprendan gases. No se incluyen aquellas sustancias que de por sí no son explosivas, pero que pueden engendrar una atmósfera explosiva de gas, vapor o polvo.

116. Tarjeta de identificación aeroportuaria.

Documento emitido individualmente a personas empleadas en los aeródromos y a quienes tengan necesidad de tener acceso autorizado a esas instalaciones, su lado aire o áreas de seguridad restringida, a fin de identificarlos y facilitar sus accesos, traslados e identificación individual. Las tarjetas para vehículos son emitidas y utilizadas de manera similar y con los mismos propósitos de acceso, traslados e identificación individual.

117. Terminal de salida.

Edificio principal o grupo de edificios donde se lleva a cabo el despacho de pasajeros y carga en vuelos comerciales, así como el embarque a las aeronaves.

118. Trabajos aéreos.

Operación de aeronave en la que esta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

119. Utilización ilícita.

Actividad delictiva mediante la cual se pretende o se hace uso de la infraestructura aeroportuaria, aeronaves civiles, o servicios.

120. Verificación de antecedentes.

Revisión de la identidad de una persona y su experiencia previa, incluyendo antecedentes penales, si corresponde, como parte de la evaluación de la elegibilidad individual para acceso a una zona (área) de seguridad restringida sin escolta.

121. Verificación técnico administrativa de seguridad (ordinaria o extraordinaria).

Febrero 2025	Reedición	Sec. 8 Pág.- 19
Link Conexión Aérea, S. A. de C. V.		

Revisión periódica de concesionarios y permisionarios de servicios aéreos y aeroportuarios de conformidad con las disposiciones y normativas aplicables, con la finalidad de asegurar que el movimiento de pasajeros, equipo y carga cumpla con los estándares de seguridad establecidos.

122. Zona aeronáutica.

El área de movimiento de un aeródromo que se utiliza para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, así como del área de maniobras y de la(s) plataforma(s), cuyo acceso se encuentra controlado.

123. Zona de libre acceso.

Zona de un aeródromo civil a la que tiene acceso el pasajero y el público en general y cuyo acceso no está restringido.

124. Zona restringida.

Límite entre la parte aeronáutica y la parte pública, que incluye medidas de seguridad elaboradas para impedir el acceso no autorizado, entre las que figuran la designación, en las leyes, de la parte aeronáutica, las barreras de seguridad, como vallas y puertas, sistemas de detección de intrusos y de vigilancia, así como las medidas de control de acceso que limitan el acceso a personas, vehículos y artículos autorizados.

125. Zona de seguridad restringida.

Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

126. Zona estéril.

Área que se designa y comprueba como libre de objetos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, que se extiende entre la barrera o señalamiento posterior del punto de inspección de pasajeros y su equipaje de mano hasta la salida de la sala de última espera hacia la aeronave (ya sea a la plataforma de servicios o a un pasillo telescópico), y a la cual se permite acceso solo a pasajeros y empleados en el aeropuerto que se hayan sometido a una inspección de su persona y artículos en su posesión inmediata con tecnologías iguales o superiores a las del punto de inspección referido (También se le conoce como zona de seguridad restringida).

Abreviaturas y acrónimos

AIT: Tecnología de Imagen Avanzada en ingles.
AOC: Certificado de Operador de Aerolínea.
ARPEL: ARTículo PELigroso.
AT: Siglas en inglés que significa tecnología avanzada.
AVSEC: Aviation Security.
BLS: Bottle Liquid Scanner
CCO: Centro de Control Operativo.
CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.
CNI: Centro Nacional de Inteligencia (Antes CISEN).
COE: Centro Operativo de la Emergencia.
COMAIL: Abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.
COMAT: COmpany MATerial - Material utilizado por la línea aérea.
CT: Siglas en inglés que significa tomografía computarizada.
CTA: Control de Tránsito Aéreo.
AFAC: Agencia Federal de Aviación Civil (Antes la DGAC México).
EDS: Sistema Detector de Explosivos (Explosive Detection System).
ETD: Sistema Detector de Trazas de Explosivos (Explosive Trace Detector).
IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo. (International Air Transportation Association).
LDM: Load message.
MGO: Programa General de Operaciones.
MPE: Programa de Procedimientos de Emergencia.
MS: Programa de Sobrecargos.
MVT: Mensaje de movimiento
NOM: Norma Oficial Mexicana.
OACI: Organización de Aviación Civil Internacional
OCS: Operador de Carga Segura
OEA: - Operador Económico Autorizado
PA: Altavoz Interno de Cabina de Pasajeros (Passenger Address).
PNSAC: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
PSPAI: Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita.
ROT: - Representante de Operaciones en Tierra
RUSH: Palabra en ingles utilizada como descripción de Equipaje no acompañado.
SEDENA: Secretaria de la Defensa Nacional.
TIA: Tarjeta de Identificación Aeroportuaria.
VIP: Personaje Muy Importante--Very Important Person.
SARPS: (Standar and Recomended Practices): Normas y Prácticas Recomendadas
SICT: Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes
SEMAR: Secretaría de Marina
SENEAM: Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano



4720-MUS-2025

PAGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLACO



4720-VUS-2025