



Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

Reedición 2

Abril 2024

Pág. 1 de 89



Registro de revisiones

Registro de Revisiones			
No. Revisión y Fecha		Fecha de Inserción:	Insertado por:
Reedición	DIC 2020		
Rev. 01 de la Reed.	JUL 2021		
Reedición 2	ABR 2024		



Índice

Control de inserciones	2
Registro de revisiones	3
Índice	4
Lista de páginas efectivas.....	9
Descripción del contenido del PSPAIL.....	10
Introducción	11
Glosario de definiciones (Acorde a PNSAC, marzo 2024).....	12
Glosario de abreviaturas (Acorde a PNSAC, marzo 2024).....	18
Capítulo 1.- Obligaciones y Organizaciones Internacionales.....	21
Capítulo 2.- Obligaciones y Responsabilidades Nacionales.....	23
2.1. La autoridad competente pertinente del Estado de matrícula	23
2.2. La autoridad competente pertinente del Estado anfitrión de la operación.....	23
2.3. Programa de Seguridad Aeroportuaria.....	24
Capítulo 3.- Política y Organización de Soluciones Aéreas de la Laguna, S.A. de C.V.	26
3.1. Política de seguridad de SOLUCIONES AEREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.	26
3.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación de SOALA:.....	26
3.3. Información y comunicaciones	28
3.4. Descripción de las operaciones del Taxi Aéreo.....	28
Capítulo 4.- Seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano.....	29
4.1. Finalidad de la inspección y del registro.....	31
4.2. Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen	31
4.3. Normas de inspección y de registro	34
4.4. Lugar de inspección o de registro.....	34
4.4.1. Detalles del equipo de inspección.....	34
4.4.2. Detalles del operador o proveedor del servicio	34
4.4.3. Procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de transbordo.....	35
4.4.4. Lista de personas a las que se exime de la inspección y del registro.....	35
4.5. Inspección y registro del equipaje de mano	35
4.5.1. Normas de inspección y del registro	35
4.5.2. Lugar de la inspección y del registro.....	35
4.5.3. Detalles del equipo de inspección.....	35



4.5.4. Detalles del operador o proveedor del servicio	36
4.6. Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos	36
4.7. Control del movimiento de la circulación de los pasajeros	36
4.8. Circulación de los Pasajeros Inspeccionados.	37
4.9. Medidas para categorías especiales de pasajeros.....	37
4.9.1. Diplomáticos y otras personas privilegiadas	37
4.9.2. Mensajerías del gobierno y valija diplomática.....	37
4.9.3. Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos.....	38
4.9.4. Pasajeros no admisibles/deportados/prisioneros con escolta.....	38
4.10. Política para pasajeros perturbadores.....	39
4.10.1. Procedimientos en tierra	39
4.10.2. Procedimientos a bordo	39
4.10.3. Autoridad para utilizar medios de retención	39
4.10.4. Procedimientos de notificación.....	39
Capítulo 5.- Seguridad del equipaje de bodega.....	40
5.1. Finalidad de las medidas de seguridad	40
5.2. Verificaciones de la identificación de los pasajeros.....	40
5.3. Normas de las verificaciones.....	40
5.3.1. Lugar de las verificaciones.....	40
5.4. Interrogación de pasajeros	41
5.4.1. Descripción de las preguntas	41
5.4.2. Lugar de entrega del equipaje.....	41
5.4.3. Detalles del proveedor del servicio	41
5.5. Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de bodega de origen	41
5.5.1. Normas de inspección y de registro	42
5.5.2. Lugar de inspección o de registro	42
5.5.3. Detalles del equipo de inspección.....	42
5.5.4. Detalles del operador o proveedor del servicio	42
5.6. Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de bodega transbordo	42
5.6.1. Normas de inspección y de registro	42
5.6.2. Lugar de inspección o de registro	42
5.6.3. Detalles del equipo de inspección.....	42
5.6.4. Detalles del operador o proveedor del servicio	42



- 5.7. Protección del equipo de bodega43
 - 5.7.1. Descripción de los procedimientos.....43
- 5.8. Procedimientos para presentación y facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto43
- 5.9. Procedimientos para la tenencia de armas de fuego y otras armas 43
 - 5.9.1. Disposiciones y reglamentación legales 43
 - 5.9.2. Procedimientos de aceptación 43
 - 5.9.3. Escotas de prisioneros y deportados 43
 - 5.9.4. Guardaespaldas de dignatarios del gobierno.....43
 - 5.9.5. Guardias de seguridad en vuelo43
 - 5.9.6. Protección en tierra43
- 5.10. Manipulación de bultos sospechosos44
- Capítulo 6.- Seguridad del equipaje de la tripulación, de mano y de bodega45
 - 6.1. Normas de inspección y de registro45
 - 6.2. Lugar de inspección y de registro.....45
 - 6.3. Detalles del equipo de inspección45
 - 6.4. Detalles del operador o proveedor del servicio45
- Capítulo 7.- Cotejo del pasajero y el equipaje de bodega46
 - 7.1. Finalidad de las medidas46
 - 7.2. Descripción de los procedimientos46
 - 7.3. Detalles del equipo si es automatizado46
 - 7.3.1. Detalles del manifiesto de ser pertinente47
 - 7.3.2. Identificación de pasajeros que no se presentan47
 - 7.3.3. Identificación de equipaje no acompañado47
 - 7.4. Procedimientos para la inspección del equipaje no acompañado47
 - 7.4.1. Normas de inspección.....47
 - 7.4.2. Lugar de inspección47
 - 7.4.3. Detalles del equipo de inspección.....47
 - 7.4.4. Detalles del operador o del proveedor del servicio47
- Capítulo 8.- Seguridad de la aeronave48
 - 8.1. Finalidad de las medidas de seguridad48
 - 8.2. Registros y verificaciones en la aeronave48
 - 8.2.1. Normas de registro y verificaciones50
 - 8.2.2. Detalles del proveedor de servicio50



8.3. Control de acceso a la aeronave	50
8.3.1. Norma de control de acceso	50
Capítulo 9.- Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto	51
Capítulo 10.- Seguridad de las operaciones de limpieza de la aeronave	52
10.1. Finalidad de las medidas.....	52
10.2. Descripción de las medidas.....	52
10.3. Norma de control de acceso a los depósitos para limpieza.....	53
Capítulo 11.- De la carga, encomiendas de mensajería, paquetes exprés y correo.....	56
Capítulo 12.- Contratación de personal	57
12.1. PERFILES DEL PERSONAL QUE APLICA CONTROLES DE SEGURIDAD	57
Capítulo 13.- Instrucción del personal.....	60
13.1. Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal	60
Capítulo 14.- Planificación de contingencias	61
14.1. Descripción de planes para atender a las siguientes contingencias.....	61
14.2. Apoderamiento ilícito de aeronave	62
14.3. Reporte de Amenazas Hechas en Tierra	63
14.4. Amenazas de bomba.....	64
14.4.1. Amenaza de Bomba hecha cuando la aeronave se encuentra en vuelo.....	64
14.5. Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido	67
14.6. Falla del equipo	68
14.7. Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenazas.....	68
14.8. Vuelos de alto riesgo	69
14.9. Interferencia con Pasajeros o Personal A Bordo de la Aeronave.	69
14.10. Reporte de Actos o Sospecha de Actos de Interferencia Ilícita.....	70
14.11. Información Restringida.....	70
14.12. Procedimientos de Operación en Casos de Emergencia	70
14.13. Inspección.....	71
Capítulo 15.- Notificación de incidentes.....	72
15.1. Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad.	72
15.2. Integrantes que Participan en la Seguridad de la Aviación Civil de la Empresa.	72
15.3. Después de un acto de interferencia ilícita, los tres objetivos de las comunicaciones serán los siguientes:.....	72
15.4. Política de Comunicación.....	72
15.5. Directorio Telefónico:	73



15.6. Declaraciones de Prensa. Comunicado de Prensa No. 1.....	73
15.7. Comunicado de Prensa No. 2	74
15.8. Reporte Preliminar de Ilícito/Emergencia.	74
15.9. Directorio Telefónico de Servicios de Emergencia en la Base de Operaciones	75
Capítulo 16.- Supervisión y vigilancia	76
16.1. Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad.	76
16.2. Política de Calidad.....	76
16.3. Auditor Técnico.....	76
16.4. Programa de Aseguramiento de la Calidad.	76
16.5. Inspección de Seguridad y Auditorías.	76
16.6. Auditorías.	76
16.7. El Auditor Técnico deberá buscar la eficacia de los procedimientos basándose en:.....	78
16.8. Alcance de la Auditoría.....	78
16.9. Programación de Auditorías.	78
16.10. Seguimiento de las Auditorías.	78
16.11. Pruebas de Seguridad.....	79
Capítulo 17.- Procedimientos locales del aeropuerto	81
Anexo 1. Programa de introducción en Materia de Seguridad de la Aviación Civil	85
Anexo 2. Formato para levantar reporte ante la autoridad por un pasajero perturbador.....	91



Lista de páginas efectivas

Capítulo	Página	Revisión	Fecha
GEN	1	Reedición 2	ABRIL 24
	2	Reedición 2	ABRIL 24
	3	Reedición 2	ABRIL 24
	4	Reedición 2	ABRIL 24
	5	Reedición 2	ABRIL 24
	6	Reedición 2	ABRIL 24
	7	Reedición 2	ABRIL 24
	8	Reedición 2	ABRIL 24
	9	Reedición 2	ABRIL 24
	10	Reedición 2	ABRIL 24
	11	Reedición 2	ABRIL 24
	12	Reedición 2	ABRIL 24
	13	Reedición 2	ABRIL 24
	14	Reedición 2	ABRIL 24
	15	Reedición 2	ABRIL 24
	16	Reedición 2	ABRIL 24
	17	Reedición 2	ABRIL 24
	18	Reedición 2	ABRIL 24
	19	Reedición 2	ABRIL 24
1	21	Reedición 2	ABRIL 24
	22	Reedición 2	ABRIL 24
2	23	Reedición 2	ABRIL 24
	24	Reedición 2	ABRIL 24
	25	Reedición 2	ABRIL 24
3	26	Reedición 2	ABRIL 24
	27	Reedición 2	ABRIL 24
	28	Reedición 2	ABRIL 24
	29	Reedición 2	ABRIL 24
4	31	Reedición 2	ABRIL 24
	32	Reedición 2	ABRIL 24
	33	Reedición 2	ABRIL 24
	34	Reedición 2	ABRIL 24
	35	Reedición 2	ABRIL 24
	36	Reedición 2	ABRIL 24
	37	Reedición 2	ABRIL 24
	38	Reedición 2	ABRIL 24
	39	Reedición 2	ABRIL 24
	5	40	Reedición 2
41		Reedición 2	ABRIL 24
42		Reedición 2	ABRIL 24
43		Reedición 2	ABRIL 24
44		Reedición 2	ABRIL 24
6	45	Reedición 2	ABRIL 24
7	46	Reedición 2	ABRIL 24
	47	Reedición 2	ABRIL 24

Capítulo	Página	Revisión	Fecha
8	48	Reedición 2	ABRIL 24
	49	Reedición 2	ABRIL 24
	50	Reedición 2	ABRIL 24
9	51	Reedición 2	ABRIL 24
10	52	Reedición 2	ABRIL 24
	53	Reedición 2	ABRIL 24
	54	Reedición 2	ABRIL 24
	55	Reedición 2	ABRIL 24
11	56	Reedición 2	ABRIL 24
12	57	Reedición 2	ABRIL 24
	58	Reedición 2	ABRIL 24
	59	Reedición 2	ABRIL 24
13	60	Reedición 2	ABRIL 24
14	61	Reedición 2	ABRIL 24
	62	Reedición 2	ABRIL 24
	63	Reedición 2	ABRIL 24
	64	Reedición 2	ABRIL 24
	65	Reedición 2	ABRIL 24
	66	Reedición 2	ABRIL 24
	67	Reedición 2	ABRIL 24
	68	Reedición 2	ABRIL 24
	69	Reedición 2	ABRIL 24
	70	Reedición 2	ABRIL 24
	71	Reedición 2	ABRIL 24
15	72	Reedición 2	ABRIL 24
	73	Reedición 2	ABRIL 24
	74	Reedición 2	ABRIL 24
	75	Reedición 2	ABRIL 24
	76	Reedición 2	ABRIL 24
16	77	Reedición 2	ABRIL 24
	78	Reedición 2	ABRIL 24
	79	Reedición 2	ABRIL 24
	80	Reedición 2	ABRIL 24
	81	Reedición 2	ABRIL 24
17	82	Reedición 2	ABRIL 24
	83	Reedición 2	ABRIL 24
	84	Reedición 2	ABRIL 24
	85	Reedición 2	ABRIL 24
Anexo 1	86	Reedición 2	ABRIL 24
	87	Reedición 2	ABRIL 24
	88	Reedición 2	ABRIL 24
	89	Reedición 2	ABRIL 24
	90	Reedición 2	ABRIL 24
Anexo 2	91	Reedición 2	ABRIL 24
	92	Reedición 2	ABRIL 24



Descripción del contenido del PSPAI

Sección	Síntesis
Capítulo 10.- Seguridad de las operaciones de limpieza de aeronave	Se incluye la finalidad y las medidas para la limpieza de las aeronaves de la empresa.
Capítulo 11.- Seguridad de la carga, encomiendas de mensajería, paquetes expreso y correo	Se menciona que SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. no tiene autorización para la transportación de carga.
Capítulo 12.- Contratación del personal	Se incluye la descripción del procedimiento de contratación del personal, incluyendo la verificación de antecedentes.
Capítulo 13.- Instrucción del personal	Se incluye la descripción de la capacitación inicial y recurrente.
Capítulo 14.- Planificación de contingencia	Se incluye los procedimientos para atención de los actos de interferencia ilícita como son el apoderamiento ilícito de aeronaves, de amenaza de bomba, del descubrimiento de artículos sospechosos o prohibidos, de fallas del equipo, de medidas mejoradas para un aumento de nivel de amenaza y de vuelos de alto riesgo
Capítulo 15.- Notificación de incidentes	Se incluye la descripción del procedimiento de notificación de incidentes.
Capítulo 16.- Supervisión y vigilancia de la actuación	Se incluye la descripción de los arreglos de la aerolínea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad en seguridad de la aviación civil.
Capítulo 17.- Procedimientos locales del aeropuerto	Se incluye la relación de los procedimientos de Seguridad de la Aviación Civil de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. con los planes de seguridad de los aeropuertos.



Introducción

En SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., es muy importante que se cuenten con los procedimientos y técnicas apropiadas para que se garantice la Seguridad de la Aviación Civil en las operaciones diarias de vuelos, así como el conocer cómo se debe actuar en los Actos de Interferencia Ilícita que puedan presentarse en contra de nuestras aeronaves, pasajeros, tripulación de vuelo, equipajes, personal y equipo de tierra.

Es muy importante que los responsables del Programa de Seguridad para la Prevención contra Actos de Interferencia Ilícita, se encuentre en un lugar de fácil acceso, así como también el personal deberá conocer toda su área con el fin de crear una mejor sincronización y saber en qué momento actuar.

El presente manual se elaboró considerando primordialmente los deberes y responsabilidades que el personal, que se encuentra inmerso en la seguridad de la aviación civil, así como los procedimientos de emergencia que habrán de seguirse en caso de ser necesario para salvaguardar las operaciones.

El manual revela métodos, procedimientos y políticas de la empresa con lo cual deberá saberse que la información contenida en el manual es de carácter confidencial y no deberá ser divulgado con otras empresas externas a ésta.

A través de estos procedimientos y métodos, podremos enfrentar este tipo de actos de manera ordenada, prudente, inmediata y en orden, a través de todas las áreas que conforman nuestra empresa, de modo que se atiendan estos actos o amenazas en el momento que así se requiera.

El gerente de seguridad es el responsable del presente manual, encargado de consultarlo y mantenerlo en confidencialidad, para que a su vez se haga buen uso de este.



Glosario de definiciones (Acorde a PNSAC, marzo 2024)

1. Acto de interferencia ilícita. Actos 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.

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

3. Administradora aeroportuaria: persona física designada por la persona Concesionaria, Asignataria o Permissionaria de un aeródromo civil, a cargo de la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen en el aeródromo.

4. 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.

5. Aeromodelo: Aeronave no tripulada, manejada por control remoto, fabricada a escala reducida del tamaño real de una aeronave tripulada, para uso exclusivamente recreativo.

6. Aeronave agrícola: La empleada exclusivamente para la fumigación de campos y cultivos del sector primario, con el fin de realizar el control de plagas y enfermedades del sector agropecuario.

7. Aeronave Autónoma: Aeronave no tripulada que opera sin la intervención de piloto en la gestión del vuelo.

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

9. 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.

10. Aeronave no Tripulada: Aeronave destinada a volar sin piloto a bordo.

11. Aeronave Pilotada a Distancia para uso agrícola: Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia autorizada.

12. Aeronave que no está en servicio. Aeronave que está estacionada por un periodo de más de 12 horas o que no está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

13. Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de esta contra la superficie de la tierra.

14. Aeropuerto internacional: aeródromo de servicio al público declarado internacional 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, y que cuenta con autoridades competentes.

15. Aeropuerto: aeródromo civil de servicio público con instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, personas pasajeras, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular y no regular, así como de servicios aéreos a terceros y operaciones de aeronaves para uso particular. Los aeródromos civiles que tengan el carácter de aeropuerto únicamente pueden prestar servicio a las aeronaves de transporte aéreo regular.

16. Agencia Federal de Aviación Civil: órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con autonomía técnica, operativa y administrativa, Autoridad de Aviación Civil del Estado mexicano.

17. Alerta de bomba: Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.



18. 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.

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

20. 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.

21. Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

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. Artefacto Explosivo Improvisado: Artefacto explosivo construido con componentes no militares colocado o fabricado por perpetradores de un acto.

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

26. Artículos para servicios en vuelo. Todo lo que se ha de llevar a bordo de una aeronave para uso, consumo o compra por los pasajeros o la tripulación durante el vuelo, que típicamente incluirá suministros de restauración y artículos de limpieza y para comodidad y entretenimiento.

27. 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.

28. Auditoría de seguridad. Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil del Estado mexicano.

29. Autoridad Aeroportuaria. La Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, representada en los Aeropuertos por el comandante del aeropuerto.

30. Autoridad de Aviación Civil Extranjera: Autoridad rectora de un país extranjero, en materia de aviación civil.

31. Autoridad de Aviación Civil: La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación Civil, Autoridad designada por el Estado perteneciente a su administración, para ser responsable del desarrollo, implementación y cumplimiento del Programa de Seguridad de la Aviación Civil del Estado mexicano.

32. Aviso de bomba. Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

33. Base Fija de Operaciones: Es la instalación a través de la cual un tercero brinda y proporciona dentro de la misma, la prestación de determinados servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales a favor de transportistas y operadores aéreos, nacionales o extranjeros a que se refieren los artículos 27 y 28 de la Ley de Aviación Civil relativos a los servicios aéreos a terceros y operaciones de aeronaves para uso particular, incluyendo al taxi aéreo que reúna los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 23 de la Ley de Aviación Civil. Lo anterior, de conformidad con las reglas y lineamientos que en su caso expida la Secretaría.

34. Carga agrupada / consolidada. Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es explotador de aeronave regular.

35. Carga y correo de transbordo. La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la que llegaron.

36. Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

37. Certificación Técnica. 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.



38. 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.

39. Concesionario Asignatario 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.

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

41. Contenedor de equipaje: Receptáculo en que se carga el equipaje para su transporte a bordo de una aeronave.

42. Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

43. 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.

44. Coordinador de seguridad del aeropuerto (CSA). Es la persona designada por el administrador aeroportuario, que cuenta con la capacitación y adiestramiento sobre el Programa de Seguridad del Aeródromo y la normatividad en materia de seguridad de la aviación civil.

45. Coordinador de seguridad en tierra (CST). Es la persona designada por el concesionario o permisionario de transporte aéreo que cuenta con la capacitación y el adiestramiento sobre el Programa de Seguridad de la Aerolínea y de su normatividad.

46. Coordinador de seguridad en vuelo (CSV). El Concesionario, Asignatario 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.

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

48. 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.

49. Disposiciones técnico-administrativas: Circulares técnicas de carácter obligatorio, emitidas por la Secretaría o la Agencia Federal de Aviación Civil de conformidad con los artículos 6 y 6 Bis de la Ley de Aviación Civil, respectivamente; las cuales regulan la operación, certificación de aeronaves, sistemas, equipos, licencias, certificados, aeropuertos, servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento e investigación de accidentes e incidentes y procedimientos que se difunden en la Publicación de Información Aeronáutica de México y se publican en el Diario Oficial de la Federación.

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

51. Ejercicio de Seguridad: Un ejercicio de seguridad general es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que el plan es el adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias. Un ejercicio de seguridad parcial es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participe y los componentes del plan, tales como el sistema de comunicaciones, son adecuados.

52. Equipaje de transferencia entre líneas aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

53. Equipaje de transferencia. Equipaje de los pasajeros o tripulantes debidamente documentado, que transborda de la aeronave de este explotador a otra aeronave del mismo explotador durante la misma jornada de transporte de tales pasajeros o tripulantes.

54. Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

55. 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.



- 56. Equipo de detección de trazas.** Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaz de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de tales materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.
- 57. Equipo de seguridad:** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o en la detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
- 58. Estado de matrícula.** País donde se asignaron las marcas de nacionalidad y matrícula a una Aeronave.
- 59. Estado de registro.** El País donde una aeronave es registrada.
- 60. Explotador Aéreo.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- 61. Facilitación:** La gestión eficiente de un proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.
- 62. 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. independiente o incluirse como parte del Plan de gestión de crisis.
- 63. Información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.** Información que, si es revelada a personas no autorizadas o que, si dichas personas tienen acceso a la misma, podría crear o ser usada para explotar una Inspección de seguridad de la aeronave. Revisión del interior, exterior y compartimentos de carga en una aeronave a la cual tuvieron acceso los pasajeros y personal de otras empresas de servicios, con propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos, sustancias u otros artefactos peligrosos.
- 64. 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.
- 65. Inspección:** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo de destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos, artefactos o sustancias peligrosas que pueden ser utilizados para cometer actos de interferencia ilícita. Los aeródromos civiles se clasifican en aeródromos de servicio al público y aeródromos de servicio particular.
- 66. 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.
- 67. Miembro de la tripulación:** Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el periodo de servicio de vuelo.
- 68. Oficial de Seguridad a bordo:** Persona autorizada por el Gobierno del Estado del explotador y el 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 guardaespaldas personales.
- 69. Parte pública:** Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso limitado los pasajeros que viajan y el público no viajero.
- 70. Pasajero en tránsito:** Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.
- 71. 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.
- 72. Pasajeros y equipajes de transferencia:** Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.
- 73. Pasillo de pasajeros.** Plataforma ajustable mecánicamente operada para dar acceso directo a los pasajeros del edificio terminal a la aeronave o a vehículos.
- 74. Persona no admisible.** Persona a quien le es rechazada su admisión a un País libre y soberano por las autoridades de éste.
- 75. Plan de contingencia.** Plan “preventivo” para incluir medidas y procedimientos para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos, así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia ilícita. Un plan de contingencia establece medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumenta. Puede ser un plan.
- 76. Plataforma:** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.



77.Principios relativos a factores humanos: Principios que aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

78.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.

79.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.

80.Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

81.Puesto de Inspección de Pasajeros y Equipaje. Área en donde se aplican procedimientos de inspección a pasajeros y sus equipajes de mano, con apoyo de medios técnicos y tecnológicos para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

82.Puesto de Inspección de Personas: Área en donde se aplican procedimientos de inspección a las personas y sus pertenencias, con apoyo de medios técnicos y tecnológicos para detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

83.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.

84.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.

85.Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinado a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita. Secretaría. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

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

87.Servicio 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.

88.Servicio de transporte aéreo no regular: El que no está sujeto a rutas, itinerarios y frecuencias fijos, podrá ser nacional o internacional.

89.Servicio de transporte aéreo regular: El que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios, podrá ser nacional o internacional.

90.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.

91.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 de este ni de las aeronaves.

92.Servicios complementarios: Los que pueden ser prestados por los del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios, o por terceros que aquellos designen. Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con la persona Concesionaria, Asignataria o Permisionaria del aeródromo civil de que se trate.

93.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.

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



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

96. 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.

97. 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.

98. Verificación de seguridad de la aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros 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.

99. Verificación técnico-administrativa de seguridad (ordinaria o extraordinaria). 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.

100. Vigilancia Aeroportuaria: conjunto de actividades mediante las cuales la Agencia Federal de Aviación Civil constata, de manera preventiva, con verificaciones e inspecciones, que las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias y operadoras de aeródromos civiles cumplan con los requisitos y las funciones establecidas, a nivel de competencia y de seguridad operacional requeridas en términos de esta Ley y del reglamento respectivo. vulnerabilidad o facilitar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.

101. 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.

102. 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.

103. Zona de mantenimiento de aeronaves: Todo espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye las plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamientos de vehículos y caminos relacionados con estos fines.

104. 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.

105. 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).



Glosario de abreviaturas (Acorde a PNSAC, marzo 2024)

AFAC: Agencia Federal de Aviación Civil.

AIT: (Advanced Imaging Technology): Tecnología de Imagen Avanzada.

ANAM: Agencia Nacional de Aduanas.

AT: (Advanced Technology): Máquina de Rayos X de tecnología Avanzada.

ARPEL: Artículo peligroso.

AVSEC: Aviation Security (Seguridad de la Aviación Civil).

BLS: Bottle Liquid Scanner (Escáner para la inspección de líquidos).

CANDESTI: Comité Especializado de Alto Nivel en materia de Desarme, Terrorismo y Seguridad Internacionales.

CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.

CNI: Centro Nacional de Inteligencia.

COCOA: Comisión Coordinadora de Autoridades.

COE: Centro Operativo de Emergencia.

CLSA: Comité Local de Seguridad Aeroportuaria.

CT: Computer Tomography (Tomografía Computarizada).

CTA: Control de Tráfico Aéreo.

DMM: Detector de Metal Manual.

DMP: Detector de Metal tipo Pórtico.

EDE: Equipo para Detección de Explosivos.

EDS: Explosive Detection System (Equipos de Tomografía para la inspección del equipaje facturado).

ETD: Explosive Trace Detection (Sistema Detector de Trazas Explosivas).

EVD: Equipo de vapores de explosivos.

FBO: Fixed Base Operator (Base Fija de Operaciones).

INM: Instituto Nacional de Migración.

LGA. Líquidos aerosoles y geles.

MANPADS: Man-Portable Air-Defense System (Sistema Portátil de Defensa Antiaérea).

MRX: Máquina de rayos X.

NOM: Norma Oficial Mexicana.



OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

GN: Guardia Nacional.

FGR: Fiscalía General de la República.

PIP: Puesto de inspección de personas.

PIPE: Puesto de Inspección de Pasajeros y Equipaje.

PIV: Puesto de Inspección Vehicular.

PLSA: Programa Local de Seguridad Aeroportuaria.

PSPAI: Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

PNSAC (NCASP): Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PM: Puesto de Mando.

QBRNE: Químico, biológico, radiológico, nuclear o explosivo.

SAT: Servicio de Administración Tributaria.

SEDENA: Secretaría de la Defensa Nacional.

SEMAR: Secretaría de Marina.

SICT: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

SUE: Sala de Última Espera.

SENEAM: Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.



INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Capítulo 1.- Obligaciones y Organizaciones Internacionales

1.1. La estructura y funciones de la OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), contempla convenios y protocolos que, para la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil, y que, en su caso, ha sido amenazada por una variedad cada vez mayor de actos criminales, dando lugar a que se prepararan cuatro instrumentos jurídicos internacionales que son:

1.2. Convenios internacionales

La seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional y de sus instalaciones y servicios han sido amenazadas por una variedad cada vez mayor de actos criminales. Esto dio lugar a que se prepararan diversos instrumentos jurídicos internacionales los cuales fueron:

Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.

México lo firmó el 24 de octubre de 1968. Su finalidad es la de administrar sus principios y promover el desarrollo ordenado de la aviación civil.

Convenio de Tokio de 1963 Sobre Infracciones y Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves.

El convenio de Tokio trata sobre infracciones a las leyes penales y a los actos que sean o no infracciones, que puedan poner o pongan en peligro de la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo. Este convenio aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera de un territorio de un estado.

Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termine el recorrido de aterrizaje. Establece un sistema de jurisdicciones concurrentes y no excluyentes para conocer tales infracciones y actos, y determinar las facultades del comandante con respecto del sujeto actuante. Contempla el apoderamiento ilícito y regula las facultades y obligaciones de los Estados.

Convenio de la Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves.

El Convenio de la Haya fue celebrado a consideración de que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo pone en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil. Considerando que la realización de tales actos les preocupa gravemente. A fin de prevenir tales actos es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores.

Convenio de Montreal de 1971 sobre la Represión de los Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil. Considerando que los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación ponen en peligro la seguridad de las personas y de los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la aviación civil, fue celebrado en 1971 en Montreal Canadá el Convenio Sobre la Represión de los Actos Contra la Seguridad de la Aviación Civil.

Convenio de Montreal de 1988 Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten Servicio a la Aviación Civil Internacional.

El convenio de Montreal celebrado en 1988 fue realizado para adoptar disposiciones complementarias de las del convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, con el fin de hacer frente a los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional.



Convenio de Montreal de 1991 sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección.

El convenio de Montreal de 1991 fue celebrado por las repercusiones de los actos de terrorismo en la seguridad internacional; expresando profunda preocupación por los actos terroristas destinados a destruir aeronaves, otros medios de transporte y demás objetivos, así como preocupados por el hecho de que los explosivos plásticos se han utilizado para cometer tales actos terroristas.

Considerando que la marcación de tales explosivos para los fines de detección contribuiría de modo significativo a prevenir dichos actos ilícitos, se reconoció que para disuadir de tales actos ilícitos se necesitaría urgentemente un instrumento internacional que obligara a los Estados a adoptar las medidas apropiadas para que los explosivos plásticos estén debidamente marcados.

norm de la OACI

Establece las bases del programa OACI de seguridad de aviación civil y tiene por objetivo salvaguardar la aviación civil, sus instalaciones y sus servicios, contra los actos de interferencia ilícita. Las medidas se adoptaron por la OACI para evitar y suprimir todos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.

El Anexo 17 se ocupa esencialmente de aspectos administrativos y de coordinación, así como de las medidas técnicas para proteger la seguridad del transporte aéreo internacional y en el que se requiere que cada Estado contratante establezca su propio programa de seguridad de la aviación civil, incorporando las medidas de seguridad suplementarias que puedan proponer otros órganos competentes.

Otro de los objetivos del Anexo 17, es coordinar las actividades de quienes participan en los programas de seguridad. Se reconoce que los explotadores de las líneas aéreas tienen la responsabilidad primordial de proteger a sus pasajeros, bienes e ingresos y por esto los Estados deben asegurarse que los transportistas preparan y ponen en ejecución programas complementarios y eficaces de seguridad que sean compatibles con aquellos de los aeropuertos desde los cuales explotan sus servicios.

Los Estados deben cerciorarse de que la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y el público en general constituyen la consideración primordial de las medidas de salvaguarda que inicien.

El objetivo del Anexo 17 es que todo Estado contratante tiene como finalidad primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra actos de interferencia ilícita.



Capítulo 2.- Obligaciones y Responsabilidades Nacionales

2.1. La autoridad competente pertinente del Estado de matrícula

En lo establecido en el Artículo 4 de la Ley de Aeropuertos que dice:

“Artículo 6”. La Secretaría, como autoridad aeroportuaria, tendrá las siguientes atribuciones, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

- I. Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil;
- II. Construir, administrar, operar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público;
- III. Otorgar concesiones y permisos, así como autorizaciones en los términos de esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación o revocación;
- IV. Establecer las reglas de tránsito aéreo y las bases generales para la fijación de horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves;
- V. Fijar las bases para la prestación eficiente, competitiva y no discriminatoria de los servicios, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeródromos civiles según su naturaleza y categorías;
- VI. Establecer las normas básicas de seguridad en los aeródromos civiles;
- VII. Disponer el cierre parcial o total de aeródromos civiles, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;
- VIII. Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar aeródromos civiles;
- IX. Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeródromos civiles;
- X. Imponer las sanciones que correspondan por el incumplimiento a lo previsto en esta Ley;
- XI. Interpretar la presente Ley y sus reglamentos para efectos administrativos, y
- XII. Las demás que le otorguen esta Ley y otros ordenamientos.

En los Estados Unidos Mexicanos, la Autoridad Competente en Seguridad de la Aviación Civil – Security- es la Secretaría de Infraestructura de Comunicaciones y Transportes –SICT-, a través FO (AFAC).

La Autoridad Aeroportuaria mexicana (AFAC) cuenta con cinco Direcciones de Área y tres Direcciones Generales Adjuntas, una de ellas es la Gerente General Adjunta de Seguridad de la Aviación Civil y ésta cuenta con la Subdirección de Seguridad de la Aviación Civil.

2.2. La autoridad competente pertinente del Estado anfitrión de la operación

En los Estados Unidos Mexicanos la autoridad competente designada es la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación Civil.

En el extranjero la autoridad competente es la que de acuerdo con sus funciones establezca las disposiciones legales y administrativas para la Seguridad de la Aviación Civil

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. se apegará en todo momento al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de los Estados Unidos Mexicanos, así como al Plan de Contingencia y Emergencia del Aeropuerto base de operaciones, para así poder asegurar la seguridad de las operaciones de nuestras aeronaves.

La finalidad de los programas nacionales de seguridad de los Estados Unidos Mexicanos, es asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves, los aeropuertos, las instalaciones y servicios de la navegación aérea.

Los Estados Unidos Mexicanos asignan las responsabilidades dentro de sus organizaciones para la elaboración y aplicación de los programas de seguridad exigidos por los elementos nacionales. Estos programas son aprobados por la autoridad de seguridad competente para asegurarse que satisfacen las disposiciones y los reglamentos, y están coordinados entre las organizaciones implicadas.



En el extranjero SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. se apegará en todo momento con lo dispuesto por las autoridades competentes en la materia donde se realice la operación de las aeronaves para asegurar la seguridad de la aviación civil y estará de acuerdo con lo establecido en los convenios internacionales.

2.3. Programa de Seguridad Aeroportuaria.

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. con base en el Art. 6 de la Ley de Aviación Civil y el Art. 44 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y a lo dispuesto en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, se apegará, de conformidad con los capítulos aplicables en su carácter de operador aéreo, a las disposiciones para la prevención de Actos de Interferencia Ilícita.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil emitido en junio de 2019, para permisionario de transporte aéreo contiene:

Índice.

Capítulo I.- Objetivos del Programa.

Capítulo II.- Definiciones.

Capítulo III.- Legislación.

Capítulo IV.- Asignación de Responsabilidades.

Capítulo V.- Coordinación y comunicaciones.

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

Capítulo VII.- Controles de seguridad para las personas y los objetos que van a bordo de las aeronaves.

Capítulo VIII.- Equipo de seguridad.

Capítulo IX.- Instrucción al personal de Seguridad de la Aviación Civil.

Capítulo X.- Gestión de la respuesta ante actos de interferencia ilícita.

Capítulo XI.- Control de calidad y evaluación de la eficacia.

Capítulo XIII.- Apéndices.

Para efectos de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. como permisionario cumple con este programa de conformidad con lo siguiente:

Capítulo IV, se tienen la asignación de responsabilidades que hace la Autoridad Aeroportuaria mexicana –AFAC-. Para los Concesionarios y/o Permisionarios se tiene:

“1.- Los concesionarios o permisionarios de transporte aéreo que proporcionan servicios en México aplicarán para sus operaciones un programa de seguridad, formulado por escrito, apropiado y aprobado por la Agencia Federal de Aviación Civil, para satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

2.- El programa de seguridad del concesionario o permisionario del transporte aéreo, deberá ser revisado y certificado por la Autoridad Aeroportuaria que indicará expresamente los métodos y procedimientos a seguir para proteger a los servicios, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves y las instalaciones y servicios, contra actos de interferencia ilícita y la comisión de actividades delictivas tomando en cuenta la coordinación y facilidades necesarias para que la autoridad competente cumpla con su función.

3.- Cada programa de seguridad incluirá como mínimo:

a. Los objetivos del programa y las responsabilidades que aseguren su aplicación.

b. La organización, las funciones y responsabilidades de seguridad del concesionario o permisionario del transporte aéreo, inclusive, si es necesario, la designación del Gerente de Seguridad y los coordinadores de seguridad en tierra.

c. Las medidas de seguridad concretas que incluyan: Inspecciones de seguridad de la aeronave previa al vuelo;

Procedimientos para la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, si esta función está designada al concesionario o permisionario del transporte aéreo;



Procedimientos que impidan que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito dejen a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos;

Cotejo del equipaje facturado con los pasajeros que embarcan, inclusive los pasajeros en tránsito y de transferencia.

Medidas para proteger la carga, los paquetes de mensajerías y las encomiendas exprés, el correo, los suministros, el aprovisionamiento de a bordo, el equipaje facturado, inclusive el equipaje facturado fuera del aeropuerto;

Procedimiento de traslado de los pasajeros bajo custodia judicial o administrativo;

Procedimiento para el transporte de armas autorizadas en el compartimento de carga de la aeronave.

Control del acceso a aeronaves estacionadas y protección de las mismas;

Coordinación y facilidades para que las demás autoridades competentes en materia de detección y seguimiento de actividades delictivas, cumplan con las tareas que tienen asignadas.

d. Planes de emergencias que incluyan:

Medidas y procedimientos a seguir en caso de secuestro de aeronave, sabotaje y amenaza de bomba;

Procedimientos en vuelo, cuando se encuentre o se suponga la existencia a bordo de una aeronave un objeto sospechoso.

Evacuación y registro de la aeronave en tierra.

Medidas de seguridad especiales aplicables durante periodos de intensificación de la amenaza y/o de vuelos y rutas que presentan riesgos.

e. Medidas para garantizar la eficacia del programa, inclusive instrucción adecuada del personal, pruebas periódicas y evaluación del programa de seguridad, por parte de la Autoridad Aeroportuaria.”

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



Capítulo 3.- Política y Organización de Soluciones Aéreas de la Laguna, S.A. de C.V.

3.1. Política de seguridad de SOLUCIONES AEREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. se compromete en contar con los niveles de Seguridad más confiables en cuanto a Seguridad de la Aviación Civil y no se escatimará en gastos para ello. Se capacitará al personal adecuadamente y con responsabilidad para así aplicarlas con éxito.

El personal tiene la responsabilidad de conocer y saber actuar en caso de una emergencia.

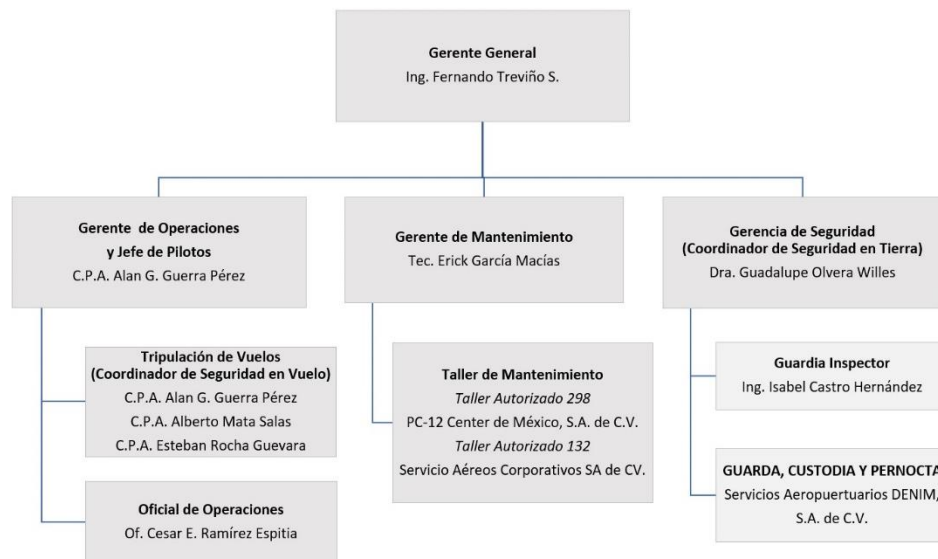
El personal reconocerá e identificará las amenazas, y actuará conforme a los procedimientos.

Las operaciones que se realicen en tierra estarán en sincronización con el presente Programa de Seguridad para la Prevención contra Actos de Interferencia Ilícita.

Las aeronaves contarán con procedimiento de operación y mantenimiento, con el fin de evitar riesgos de un atentado, e identificar posible peligro, que pueda tener la aeronave, en Actos de Interferencia Ilícita.

3.2. Funciones y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación de SOALA:

* El personal propio de seguridad cuenta con la certificación otorgada por un centro de capacitación aprobado por AFAC. para ver datos de contacto ver (sección 15.5).



Gerente General

El representante legal es el responsable del taxi aéreo y de Actos de Interferencia Ilícita, ante la AFAC.

Es la persona encargada de que se cumplan las normas políticas y lineamientos que se establecen por la empresa y la AFAC, en materia de Seguridad de la Aviación Civil, mantenimiento, control, análisis, actualización, información, vigilancia, logística y comunicación entre otros aspectos relevantes, así como una buena comunicación, que permita un positivo análisis y



procedimiento en caso de un Acto de Interferencia Ilícita. Se requiere coordinación con áreas en operación, Seguridad de la Aviación Civil y mantenimiento.

Gerente de Seguridad

- Es el responsable ante el Gerente General de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., de verificar que se realicen las inspecciones a las aeronaves de la empresa, así como a las instalaciones, fomentando la confiabilidad y seguridad de la aviación civil, llevando a cabo los métodos, procedimientos y requisitos que la AFAC establezca en materia de seguridad de la aviación civil. Así como también supervisar todas las revisiones a las áreas de operación, mantenimiento y área de pasajeros.
- Es el responsable de verificar que el personal de seguridad a su cargo lleve a cabo el correcto control de movimiento de circulación de los pasajeros.
- Es el encargado de que se elabore, distribuya y actualice el presente Programa, así como de que se realicen los programas y acciones que aseguren la prevención de actos de interferencia ilícita en la aeronave, así como en las instalaciones, de acuerdo con la Normatividad Nacional e Internacional en vigor.
- Verificar que, en el aeropuerto de Torreón Coahuila, en la cual se encuentra su base de operaciones, están actualizados todos los temas relacionados a la Seguridad de la Aviación Civil con el fin de apoyar al personal.
- Verificar que se realicen revisiones, inspecciones y verificaciones que tienen como objetivo, impedir que introduzcan a las aeronaves artículos prohibidos.
- Funge como Coordinador de seguridad en tierra (CST). Persona designada por permisionario de transporte aéreo que cuenta con la capacitación y el adiestramiento sobre el Programa de Seguridad y de su normatividad.
- Personal de Seguridad
- Realizar actividades de custodia, revisión y resguardo de aeronaves, personas, accesos, bienes e instalaciones de la organización conforme los establecen los procedimientos indicados en este Programa.
- Vigilar las instalaciones y equipos de SOALA para evitar la ejecución de cualquier acto de interferencia ilícita de acuerdo al presente programa.
- Utilizar correctamente los equipos o tecnologías que sean necesarios en los procedimientos de seguridad aplicables a personas (pasajeros, empleados, visitantes, etc.) y equipajes.
- Participar en las acciones de los procedimientos normales, de contingencia, así como comunicar cualquier anomalía detectadas en las instalaciones al responsable de Seguridad.

Gerente de Operaciones.

- Vigilará que los pasajeros que van a abordar la aeronave se identifiquen, mostrando documento oficial (Identificación oficial con fotografía vigente).
- Así mismo vigila la operación de cada vuelo desde la salida en el aeropuerto de origen hasta el término del vuelo en el aeropuerto de destino incluyendo las escalas intermedias.
- Reportar sobre cualquier acontecimiento existente y de las demoras o cancelaciones que puedan suceder en tales escalas.
- Cuando acuda a la base de operaciones, apoyará en la revisión de la aeronave para constatar que no se hayan colocado artículos prohibidos, explosivos o armas, ya sea en su interior o exterior, supervisar que el personal de seguridad del aeropuerto u el personal de seguridad de SOALA haya inspeccionado a todos los pasajeros y su equipaje de mano, así como el equipaje de bodega.
- Acordará con el Gerente de Seguridad, el llenado de los formatos de los reportes de inspección a la aeronave y en su caso a las instalaciones del hangar.
- Es el encargado de supervisar que se mantenga el control de todos los vuelos en cuanto a las medidas de seguridad de la aviación civil a través del personal técnico aeronáutico certificado, que desempeñe la autoridad sobre iniciación, continuación y terminación de un vuelo.
- Comprobará que el despacho de los vuelos se realice siempre en base a las Normas Oficiales Mexicanas y Reglamentos Nacionales e Internacionales.

Pilotos

Cuando se encuentre en la base de operaciones, apoyará en la inspección de la aeronave para verificar que no se hayan introducido armas, explosivos, artículos prohibidos, ya sea en su interior o exterior, supervisar que el personal de seguridad del aeropuerto (o el propio por la empresa) haya inspeccionado a todos los pasajeros y su equipaje de mano, así como el equipaje



de bodega. Coordinará con el Gerente de Seguridad, el llenado de los formatos de los reportes de inspección a la aeronave y en su caso a las instalaciones del hangar.

Encargado de Mantenimiento.

Verifica que los servicios y trabajos efectuados a las aeronaves se hayan realizado conforme a los programas requeridos por tiempo de operación o por requerimiento de una directiva de aeronavegabilidad y basados en los Manuales de Mantenimiento del Fabricante.

Inspecciona en coordinación con el Gerente de Seguridad la aeronave en su interior y exterior en cuanto a que no se encuentre a bordo ningún artículo el cual ponga en riesgo la seguridad de la aviación cuando el vuelo se realice fuera de su base de operaciones.

Tráfico Aéreo.

Su función dentro de la seguridad de la aviación civil, es apoyar a la Gerencia de Seguridad en cuanto a que los pasajeros sean conducidos a la revisión de su persona como de su equipaje de mano y de bodega, al mismo tiempo serán los responsables de introducir a la aeronave el equipaje de bodega que haya sido inspeccionado por el personal de seguridad de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., en el aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila.

Otra de sus obligaciones es realizar en forma reservada las preguntas sobre quien le ayudo a realizar su equipaje al pasajero, o si alguna persona le solicitó llevar algún objeto, maleta u otras específicas.

3.3. Información y comunicaciones

El Gerente de Seguridad, será el encargado de establecer comunicación con la Autoridad de aviación civil, quienes a su vez darán aviso al Centro Operativo de Emergencias "COE" del aeropuerto para determinar y enterar de la situación en caso de que se presentara una situación de acto de interferencia ilícita y de recabar la información pertinente para realizar los informes, así como la coordinación con las dependencias gubernamentales.

El Gerente de Seguridad es el encargado de comunicar al personal por medio de circulares, con información referente a seguridad y prevención de Actos de Interferencia Ilícita, así como también revisar minuciosamente las circulares en cuanto a las decisiones que se deban tomar para actuar. Deberá resguardar un archivo con toda la información AVSEC que se haya generado por un periodo de 5 años para su posterior destrucción. La destrucción de los mencionados registros debe contar con evidencia fotográfica y la firma del gerente de seguridad en el formato de "constancia de destrucción de archivos obsoletos".

El objetivo de comunicar es aplicar medidas, para prevenir y determinar causas, condiciones, circunstancias involucradas en los procedimientos de supervivencia de los ocupantes ante un acto de interferencia ilícita y lo relacionado a la aeronavegabilidad del equipo de vuelo.

3.4. Descripción de las operaciones del Taxi Aéreo

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. (SOALA), adquirió del La Agencia Federal de Aviación Civil el Permiso de Taxi Aéreo Nacional de vuelos no regulares, con el propósito de ofertar el transporte aéreo de pasajeros a grupos de industriales nacionales e internacionales, que por sus actividades así lo soliciten, contando con base de operaciones en el aeropuerto internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila.

Las operaciones aéreas que realiza SOALA, primordialmente son el transporte aéreo de ejecutivos de diferentes corporativos industriales que requieren ser transportados de una manera rápida a las regiones industriales para la atención de actividades y



en algunas ocasiones regresar de manera inmediata a continuar con su agenda de trabajo. Siendo éste un medio que les permite realizarlo.

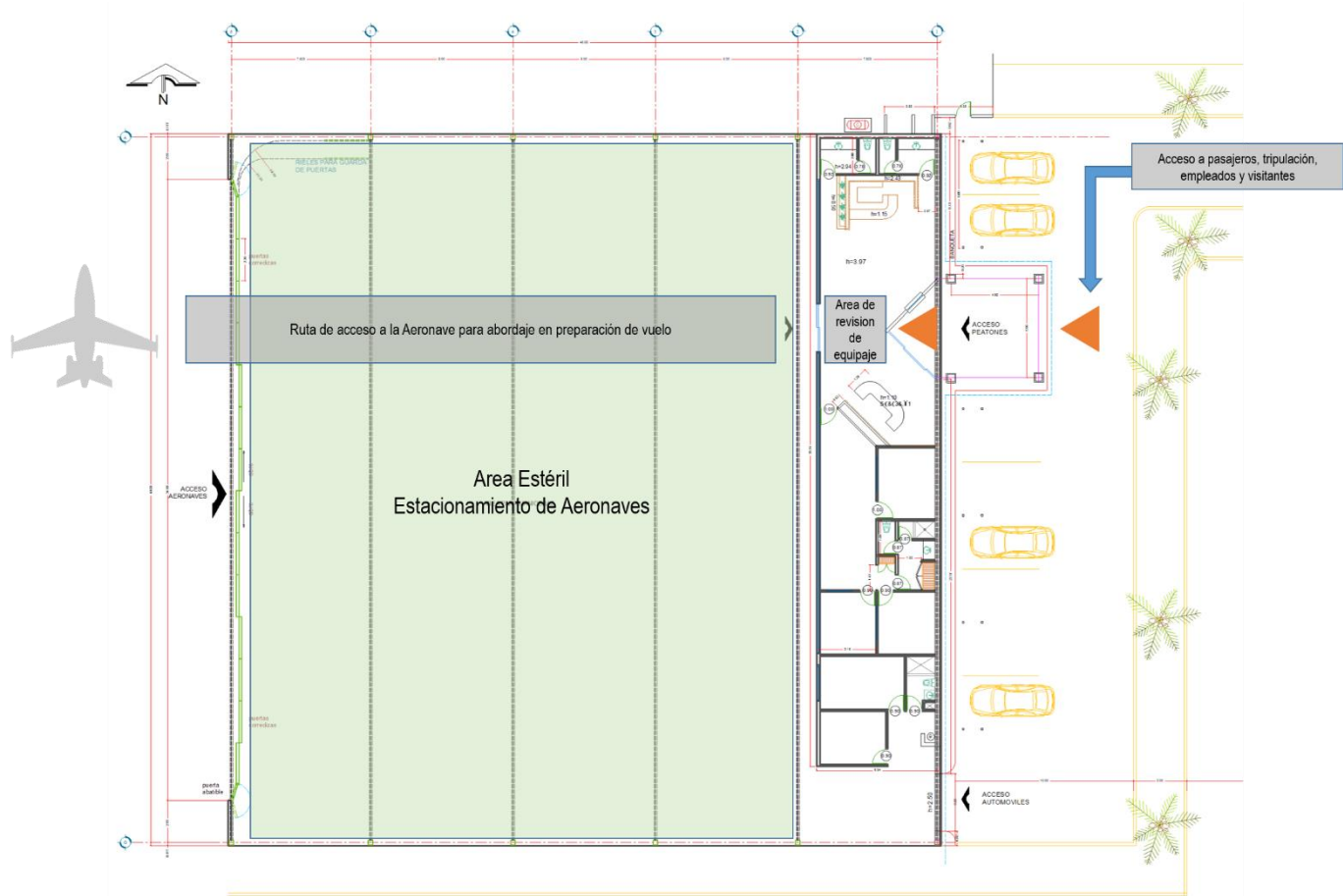
Las Aeronaves Autorizadas que integran el Equipo de Vuelo de la Empresa son:

Marca	Modelo	N/	Capacidad	Matrícula
PILATUS	PC-12/47E	1325	9 PAX	XA-LAG
CIRRUS DESIGN CORP.	VISION SF-50	0380	6 PAX	XA-GVT

Las aeronaves se rentan por hora de vuelo a cualquier aeropuerto dentro de la República Mexicana y al extranjero por horas de operación, excepto en aquellos Aeropuertos que estén restringidos por las limitaciones de nuestras aeronaves como es el caso del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Capítulo 4.- Seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano

Flujo de los pasajeros y equipaje de mano, accesos y áreas donde se realizan los procedimientos de revisión y la frontera entre la zona estéril y la zona pública, lugar donde identifica al pasajero y su equipaje de bodega, y el lugar donde se inspeccionará y registrará el equipaje de la tripulación, de mano y de bodega. FBO DENIM, Torreón, Coah.





INTENCIONALMENTE EN BLANCO



4. Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano

El propósito de este capítulo es establecer procedimientos que permitan dar confiabilidad y seguridad a pasajeros y público en general de que la empresa cumple con los estándares de seguridad nacionales e internacionales, mediante la inspección del equipaje de mano, así como la inspección a usuarios verificando con ello que no sea introducido a la aeronave cualquier objeto que pudiera poner en riesgo la integridad de los mismos, así como al público en general.

La inspección se enfoca al registro físico de los pasajeros de origen, los procedimientos de inspección y registro físico de los pasajeros de trasbordo, las personas a las que se les exige la inspección, la inspección y registro de equipaje de mano, las medidas a tomar con pasajeros o equipaje de mano sospechosos, el control de movimiento de la circulación de pasajeros, las medidas de categorías especiales de pasajeros y las políticas y procedimientos para pasajeros perturbadores.

4.1. Finalidad de la inspección y del registro

Tiene como objetivo realizar una inspección a los pasajeros tanto de su persona como de su equipaje de mano, para no permitir que introduzcan artículos prohibidos, armas u otro tipo de armas y explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita, por lo que ningún pasajero debe abordar la aeronave sin que haya sido sometido a una inspección física y del equipaje de mano.

4.2. Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen

El procedimiento en cuanto a la inspección de los pasajeros que viajarán en las aeronaves de la empresa será el que se describe y lo realiza el inspector propio.

Será con un equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje manual que será conducido en forma circular en el sentido de las manecillas del reloj alrededor del cuerpo del pasajero. Antes de empezar la revisión, el personal de seguridad de SOALA deberá pedir y recibir autorización para poder hacerlo.

Solicitarle al pasajero que deposite todos sus bultos o pertenencias de mano para que no interfieran en este proceso. Estos objetos de mano deberán ser inspeccionados manualmente siempre asegurándose que dichos objetos estén a la vista del pasajero. Asegurarse que la inspección sea hecha de una manera en que no entorpezca el tráfico del equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje pórtico.

En caso de no contar con dispositivos detectores de metales en cualquier modalidad, o personal de inspección/Guardia en las instalaciones del aeropuerto, u oficinas de despacho con las que se contrate en los aeropuertos donde se opera, ya sea operador de base fija o comúnmente abreviado FBO por sus siglas en inglés (fixed-base operator), entonces el (los) piloto(s) será (n) encargado(s) de una inspección visual al equipaje.

Comprobar que el equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje manual esté funcionando eficazmente para este propósito, pasarlo por algún objeto metálico.

Cuando un agente de seguridad conduzca una verificación, debe dirigir al pasajero para que vea de frente, abra los brazos y separe las piernas. El agente de seguridad deberá:



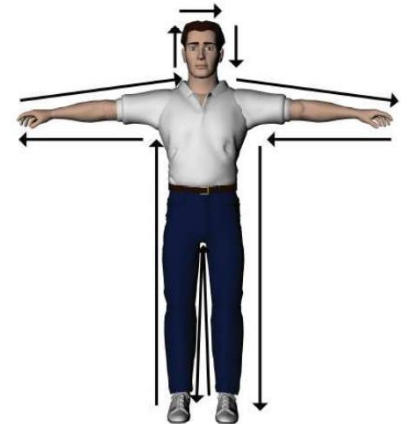
- ✓ Usar siempre los mismos patrones de verificación.
- ✓ Nunca tocar el cuerpo del pasajero con el detector.
- ✓ Usar el detector siguiendo las especificaciones del fabricante.

Empezar por la cabeza y alrededor del cuerpo siguiendo el sentido de las manecillas del reloj. En forma paralela al cuerpo empezando de arriba abajo a la altura de los hombros en franjas de 2 a 3 pulgadas.



Moverse alrededor del pasajero y hacer el mismo procedimiento por la espalda.

Si la alarma del equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje se activa, el agente de seguridad deberá verificar lo siguiente:



- a. Asegurarse que el motivo de la alarma sea identificable.
- b. Solicitar al pasajero que muestre el objeto que ha sido la causa de la alarma.
- c. Verificar que el objeto no sea un objeto peligroso o restringido d. Volver a pasar el detector por el punto donde sonó la alarma.
- d. Continuar con la revisión manual hasta que el pasajero haya sido revisado completamente.

Se debe poner especial atención en el área de pies y tobillos ya que se pueden esconder armas en estas áreas.

Si un pasajero está usando una hebilla de cinturón la cual sea más grande de lo normal, se deberá solicitar que se quite el cinturón y la hebilla sea inspeccionada por la parte trasera.



Cuando la causa de la alarma no sea identificada se procederá a hacer la revisión manual.

Revisión Manual.

Al pasajero que se le realice la revisión manual se le deberá pedir amablemente que se quite su calzado para inspeccionarlo físicamente. También se realizará este procedimiento a todo pasajero que lleve calzado con suela gruesa arriba de 1 pulgada (2.54 cms) aunque no haya sido seleccionado para la revisión continua. Si se detecta que el calzado ha sido alterado, forrado o exista alguna evidencia de algún componente oculto, avisar inmediatamente a las autoridades del Aeropuerto.



La revisión manual deberá ser realizada según el sentido de las manecillas del reloj, y deberá ser efectuada con discreción.

El personal de Seguridad de SOALA que haga el procedimiento de la revisión manual de cuerpo completo deberán:

- Solicitar y obtener permiso del pasajero para efectuar la revisión.
- Ser del mismo género del pasajero.
- Solicitar al pasajero que se despoje de chamarras, abrigos o equipaje de mano para poder hacer la revisión.



- Pedirle al pasajero que vacíe sus bolsillos, estos artículos deberán ser inspeccionados por separados de forma manual.
- Dirigir al pasajero para que esté de frente al agente de seguridad, pedirle que abra los brazos y que separe las piernas.

El personal de Seguridad de SOALA que esté efectuando la revisión manual, deberá usar los siguientes procedimientos para inspeccionar:

Cabello y Cuello. - Los pasajeros con cabello o peinados estilizados en los cuales se puedan esconder armas deberán ser revisados. Pasajeros utilizando turbantes, bandanas o cubierto de la cabeza deberán descubrirse la misma para revisarlos.

Hombros y Brazos. - El inspector de seguridad deberá pedir que el pasajero levante los brazos hacia los lados, si el pasajero utiliza manga corta no es necesario revisar más allá de la manga.

A los pasajeros usando manga larga se deberá utilizar las dos manos de tal manera de rodear los brazos del pasajero. Sombrero, Cuellos, Brazos, Torso Superior, Interior del saco Cintura, Torso Inferior, Piernas, Tobillos, Zapatos.

Pecho y Espalda. - Con los brazos aún extendidos el agente debe empezar por los hombros y mover las manos hacia abajo hasta la cintura. Cuando se revise a una mujer debe ser con mucho cuidado y mucho tacto en el área del busto.

En el área de la cintura, debido a la columna vertebral y a las caderas se tendrá especial cuidado, a que en estas áreas se pueden esconder armas. Si el pasajero está utilizando un saco o chamarra, revisar dicha prenda y después al pasajero.

Cintura, muslos y piernas.- Poner los pulgares entre el cinturón y la cintura del pasajero y circular la misma. Si es necesario agacharse o arrodillarse y con el dorso de la mano moviéndola desde la cintura para abajo hasta terminar la revisión.

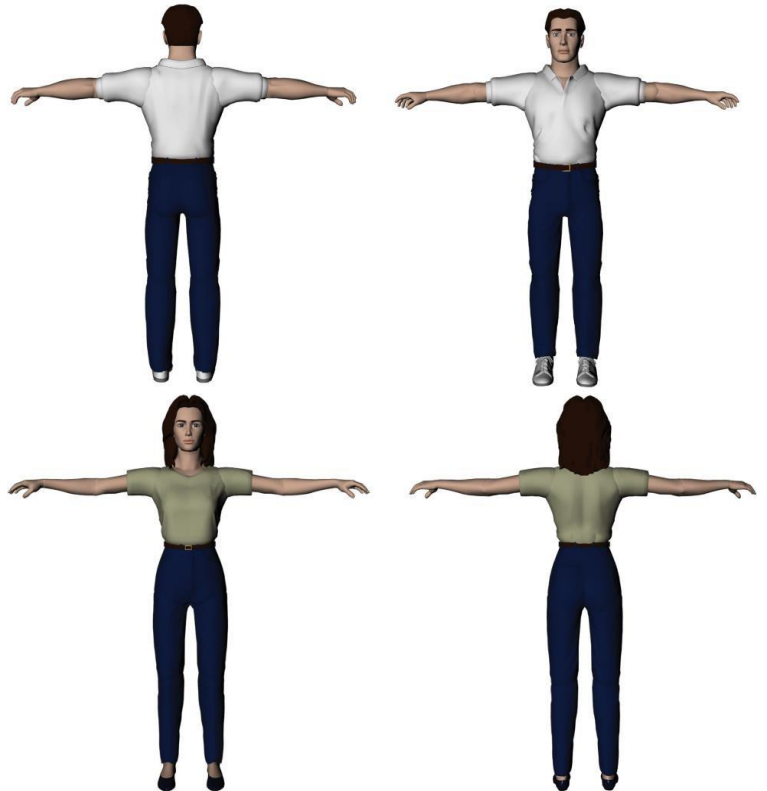
Se solicitará autorización del pasajero para revisar la entrepierna a cuál deberá ser revisada con un equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje.

Pies y Zapatos. - Normalmente no se solicita a los pasajeros que se quiten los zapatos. Si se sospecha se deberá revisar la parte superior de las botas o la suela de estas y se revisarán de forma manual.

Revisión en Privado.

Como procedimiento normal no se proporcionará inspección en privado, sin embargo, si los pasajeros requieren una tramitación de esta índole, pueden ser inspeccionados en una zona fuera de la vista de otros pasajeros y se debe efectuar el siguiente procedimiento:

- Informar al Gerente General de SOALA
- Inspeccionar al pasajero y su equipaje de mano con cualquiera de los siguientes métodos que se señalan a continuación:
- Se realizará una Revisión Manual al Pasajero, teniendo las siguientes consideraciones:





- La revisión deberá ser efectuada por el personal del mismo sexo.
- En caso de infantes, dicha revisión deberá ser realizada por personas de sexo femenino.

4.3. Normas de inspección y de registro

La inspección y registro manual de pasajeros de origen está fundamentada la siguiente legislación y/o normatividad:

Legislación y/o normatividad Nacional:

- Artículo 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil;
- Artículo 55 fracción VIII, artículo 152 y artículo 154 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos
- Capítulo 7 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

4.4. Lugar de inspección o de registro

La que se realiza en la base de operaciones de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., en las oficinas que se ubican en el hangar, los pasajeros son inspeccionados en su persona y su equipaje de mano, en la sala de recepción la cual delimita el área pública y la zona de seguridad restringida de las instalaciones del Aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila.

En situaciones particulares y que sea necesario hacer una inspección más detallada o en su caso sea pedida por el propio pasajero cuando éste tenga que trasladar valores o documentos que son de carácter confidencial, y cuenten con los documentos que los acrediten, ésta será realizada en una oficina que se encuentra próxima al área de frontera del área pública y la zona de seguridad restringida la cual estará asistida por el personal de seguridad propio y con el apoyo de elementos de seguridad del aeropuerto.

4.4.1. Detalles del equipo de inspección

El equipo de inspección que en muchos aeropuertos se emplea es un equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje manual, cuyas especificaciones se explican a continuación, así como también se practican revisiones manuales a su persona y artículos de mano que llevan consigo.

Independientemente del fabricante y la marca, los detectores de metal utilizados cuentan con las siguientes especificaciones técnicas:

- ✓ Rango de detección.
- ✓ Desde .5 gramos de metal.
- ✓ Temperaturas de Operación.
- ✓ Desde -37°C a 70°C.
- ✓ Humedad tolerada.
- ✓ Indicadores de Alarma.
- ✓ Sonora y Visual.
- ✓ Control de encendido y apagado.

4.4.2. Detalles del operador o proveedor del servicio

El operador o proveedor de servicio de inspección a pasajeros y su equipaje de mano está a cargo de personal capacitado como inspector.



4.4.3. Procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de transbordo

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. no tiene desarrollados procedimientos para la inspección y el registro manual de pasajeros de transbordo, debido a que no proporciona dicho servicio. Todos los pasajeros transportados salen desde un solo aeropuerto de origen.

4.4.4. Lista de personas a las que se exime de la inspección y del registro

De acuerdo Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, ninguna persona está exenta de la inspección y registro de su persona, objetos personales, y/o equipaje de mano cuando pretenda tener acceso a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.

Por lo tanto, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. establece como política que todos los pasajeros deben pasar por inspección y registro antes de abordar las aeronaves de la empresa.

4.5. Inspección y registro del equipaje de mano

El equipaje de mano es inspeccionado en la sala de recepción de las instalaciones de SOALA, por el inspector propio. Para que dentro de su contenido no se introduzcan armas otro tipo de arma o explosivos que puedan ocasionar un acto de interferencia ilícita, dicha inspección se hace siempre y cuando esté el pasajero presente y se le pida permiso de que su equipaje de mano será inspeccionado, una vez que el pasajero aceptó se procederá a inspeccionar el citado equipaje de mano siguiendo un orden iniciando conforme a las manecillas del reloj para que no se pierda detalle alguno del contenido, tratando de identificar algún objeto prohibido o que el equipaje de mano presente alteraciones en cuanto a su diseño original. Una vez que el equipaje fue inspeccionado se devolverá al pasajero para que este ingrese a la zona de seguridad restringida del hangar.

4.5.1. Normas de inspección y del registro

La inspección y registro del equipaje de mano está fundamentada en la siguiente legislación y/o normatividad:

Legislación y/o normatividad Nacional:

Artículo 33 y 34 de la Ley de Aviación Civil

Artículo 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil

Artículo 55 fracción VIII, artículo 152 y artículo 154 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos

Capítulo 7, del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

4.5.2. Lugar de la inspección y del registro

La inspección se realiza en las instalaciones Hangar de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., en el Aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila y esto es en las oficinas de recepción de pasajeros con que cuenta la empresa y se lleva a cabo en los límites del área pública y el área de zona de seguridad restringida del citado hangar.

En los casos muy particulares que sea necesario hacer una inspección más detallada o en su caso sea pedida por el propio pasajero cuando éste tenga que trasladar valores o documentos que son de carácter confidencial, y cuenten con los documentales que los acredite ésta será realizada en los cubículos que se encuentran próximos al área de frontera de la zona pública y la zona restringida y ésta estará asistida por el inspector propio.

4.5.3. Detalles del equipo de inspección

El equipo de inspección que en muchos aeropuertos se emplea es un equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje manual, cuyas especificaciones se explican a continuación, así como también se practican revisiones manuales a su persona y artículos de mano que llevan consigo.

Independientemente del fabricante y la marca, los detectores de metal utilizados cuentan con las siguientes especificaciones técnicas:

- Rango de detección.
- Desde .5 gramos de metal.
- Temperaturas de Operación.



- Desde -37°C a 70°C.
- Humedad tolerada.
- Indicadores de Alarma.
- Sonora y Visual.
- Control de encendido y apagado.

4.5.4. Detalles del operador o proveedor del servicio

La inspección del equipaje de mano está a cargo del Inspector de Seguridad de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., personal interno de la empresa que se encuentra a disposición en Servicios Aeroportuarios Denim, ubicado dentro de las instalaciones del aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila, para así vigilar que ninguna persona o vehículo no autorizado ingrese por ese punto, este personal de vigilancia e inspección de equipaje propio de SOALA cumple con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en su capítulo IX que corresponde al perfil que deben cumplir el personal en cita, además de estar capacitado por centro autorizado AFAC.

4.6. Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos

Todo el personal que participa en la operación directa de SOALA, así como los inspectores propios, deben mantenerse en alerta constante ante cualquier actitud o conducta sospechosa por parte de algún pasajero y/o de la apariencia de su equipaje de mano.

Algunas de las conductas de los pasajeros que pudieran considerarse como sospechosas son:

- No permitir o no aceptar estar sujeto a una inspección o verificación de su persona, y/o de su equipaje de mano.
- Presentarse en el Control de Acceso aparentemente bajo el influjo de alcohol o de algún tipo de estupefaciente.
- Negarse a presentar una identificación oficial con fotografía cuando así sea requerido por algún procedimiento de verificación de identidad.
- Negarse a contestar alguna pregunta o cuestionamiento de seguridad cuando así sea requerido por parte de algún empleado de SOALA, por guardia o inspectores destacados en los Controles de Acceso por el Concesionario del Aeropuerto o por personal de la AFAC o la Autoridad Local Competente.
- Tener una conducta inadecuada o claramente sospechosa durante su estancia en las áreas del aeropuerto donde el personal de SOALA, tengan responsabilidad de su custodia o traslado.
- Cuando claramente se identifique que el pasajero pretende ocultar o camuflar algún objeto prohibido en su persona.
- Cuando algún pasajero utilice ropa voluminosa en una temporada del año y/o condiciones climáticas que no correspondan a las prendas de ropa que usa.

Algunos de los contenidos de los equipajes de mano de los pasajeros que pudieran considerarse como sospechosos son:

- Cualquier tipo de arma de fuego, arma blanca, explosivos, componentes de dispositivos explosivos improvisados, artículos prohibidos por la AFAC.
- Cuando este tipo de objetos se encuentran camuflados u ocultos en el equipaje de mano del pasajero.
- Cuando el equipaje presente alteraciones, zurcidos o su peso no concuerda con su contenido.

4.7. Control del movimiento de la circulación de los pasajeros

Todas las medidas de registro y control de pasajeros y de su equipaje de mano o de bodega serían inútiles si un pasajero, después de haber sido inspeccionado, pudiera cruzarse o tener contacto con otro pasajero que no hubiera sido objeto de las mismas medidas de seguridad. Por lo tanto, el Gerente de Seguridad y/o el Piloto deben de asegurarse de que la mezcla mencionada no se dé.

En el caso de que no pueda evitarse el cruce ni el contacto con pasajeros que no hayan sido sometidos a inspección o que la inspección haya sido inadecuada, los pasajeros que salen deben ser objeto de una segunda inspección en un punto más allá



del cual los pasajeros que salen no puedan entrar en contacto con pasajeros no inspeccionados antes de que embarquen en la aeronave.

4.8. Circulación de los Pasajeros Inspeccionados.

PASAJEROS DE SALIDA

1. Los pasajeros llegan al hangar de la empresa ubicado en la zona de hangares,
2. Serán recibidos por personal de vigilancia de la empresa.
3. Pasan por el Control de Acceso antes de ingresar a la Sala de Última Espera junto con su equipaje y pertenencias que serán inspeccionadas.
4. Permanecerán en la Sala de Espera junto con sus pertenencias y equipaje de mano.
5. El equipaje de bodega será llevado a la aeronave una vez inspeccionado y etiquetado, donde quedará debidamente resguardado.
6. Una vez que se tenga la instrucción de abordar, personal de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. acompañara a los pasajeros a la aeronave para proceder con el abordaje.

PASAJEROS DE LLEGADA

1. Bajarán de la aeronave y serán conducidos a la puerta de acceso de la sala de última espera.
 2. Se les entregara su equipaje en la sala de última espera.
 3. Se le conduce al estacionamiento para su salida de las instalaciones del hangar.
- Fuera de la base de operaciones, SOALA. se apegará a lo establecido por cada concesionario del aeropuerto donde opere la empresa

4.9. Medidas para categorías especiales de pasajeros

4.9.1. Diplomáticos y otras personas privilegiadas

Los Diplomáticos de igual forma que a los demás pasajeros serán inspeccionados. La valija diplomática (o consular) deberá mostrar sellos visibles que indiquen el país al que pertenecen y no serán inspeccionados si dichas valijas están selladas y se encuentran en poder del Diplomático al que pertenecen y muestran una identificación apropiada (con fotografía) y la autorización (ejemplo: Pasaporte Diplomático o Carta de Autorización de la Embajada que representa) para transportar dicha valija.

El personal de Seguridad de SOALA debe asegurarse que el material sea clasificado por agencias apropiadas gubernamentales. Sin embargo, si existe alguna duda sobre la citada valija por concepto de mal embalaje o por falta de documentación consular, deberá negarse a transportar dicho material.

El Gerente de Seguridad, debe asegurarse que, si el material transportado por un Mensajero pudiera poner en riesgo la seguridad por el solo hecho de abrir el paquete o contenedor, deberá negarse la transportación de dicha valija.

4.9.2. Mensajerías del gobierno y valija diplomática

Al presentarse un pasajero argumentando que porta una valija de gobierno, el personal de Seguridad de SOALA deberá:

- Informar a la Gerencia de Seguridad de la empresa.
- Solicitar el oficio expedido por la dependencia gubernamental, el cual debe ser en hoja con membrete de esta, presentando en original, donde menciona el nombre del portador y cantidad de valijas transportadas.
- Verificar que el portador coincida con el nombre que se encuentra en el oficio de la dependencia gubernamental mediante la presentación de una identificación oficial.



- Efectuar una inspección visual a las maletas o valijas que el portador mencione que se encuentran en esa condición para verificar que contengan los flejes y sellos de la dependencia gubernamental respectivos, que las identifican como sacos de dependencia gubernamental.
- Corroborar que la cantidad de sacos de dependencia gubernamental mencionada en el oficio coincida con la presentada por el portador.

4.9.3. Pasajeros de movilidad reducida y con problemas médicos

Con fundamento en el artículo 42 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, sin que se interfiera de alguna manera el cumplimiento de los requerimientos de seguridad, se buscara atender de manera adecuada a los pasajeros con necesidades especiales, tales como personas con capacidades diferentes, pasajeros con discapacidad motriz (en silla de ruedas) o con ayuda motriz, personas con prótesis o aquellos en que la legislación local y/o Autoridad Competente así lo indique.

En caso de ser requerido o por su condición física, el personal de SOALA podrá solicitar a este un certificado médico y que firme una carta responsiva para deslindar de cualquier responsabilidad a SOALA de los problemas de salud que pudiera presentar el pasajero durante su transportación.

Este tipo de pasajeros deberán pasar con su silla de ruedas o ayudas motrices a través del control de acceso del aeropuerto, en donde estas deben ser inspeccionadas a través de alguno de los métodos de inspección autorizados por la AFAC.

Para los efectos personales y equipaje de mano de este tipo de pasajeros se podrá utilizar los equipos y técnicas de pasajeros regulares, es decir, por máquinas de rayos X y/o inspección física. Este tipo de equipajes podrán ser inspeccionados si la autoridad así lo requiere en un sitio privado establecido por el Concesionario del Aeropuerto en su Plan de Seguridad Local.

SOALA podrá rehusarse a transportar a cualquier pasajero, si dicho pasajero no acepta o no está de acuerdo en que se le revise en su persona, su equipaje de mano y si no acredita su personalidad, en cumplimiento a lo dispuesto por la AFAC o la Autoridad Local Competente.

Las personas mentalmente trastornadas pueden considerarse como amenaza para la seguridad del vuelo, por lo que solamente puede aceptarse su transporte si va acompañada de alguien físicamente apto para contrarrestar toda actitud indócil o potencialmente violenta durante el vuelo y capacitado para administrar calmantes en caso de que lo exija y autorice un médico competente a través de una carta que debe mostrarse durante la documentación de los pasajeros. El pasajero debe ser inspeccionado en su persona por un guardia en el control de acceso del aeropuerto. Si el acompañante del pasajero o el propio pasajero lo solicita, este podrá ser inspeccionado en privado por un guardia del concesionario del aeropuerto mediante un equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje o a través de una inspección manual, para permitirle el acceso a la zona de seguridad restringida.

SOALA podrá negar el embarque de una persona en esas condiciones cuando lo juzguen necesario el Gerente de Seguridad, o un representante médico, o cuando el pasajero no esté de acuerdo en que se le revise en su persona, a su equipaje de mano o a su equipaje de bodega. Así mismo, el pasajero debe cumplir presentando un certificado médico donde se indique puede viajar sin ningún problema y podrá hacerse valer por sí mismo para su conducción y movimiento

4.9.4. Pasajeros no admisibles/deportados/prisioneros con escolta

SOALA se reserva el derecho de admisión, de rechazar la transportación aérea a cualquier persona siempre y cuando:

- La persona no permite que se le revise de acuerdo con las normas de seguridad aeronáutica.
- La persona no permite la inspección, de sus artículos personales.

Pasajeros Deportados.

Es política de SOALA el no aceptar para su transportación pasajeros con carácter de Deportados ni escoltas armadas que los custodien.

Transporte de Prisioneros y Escoltas.

Es política de SOALA la no transportación de pasajeros con carácter de prisioneros ni escoltas armadas que los custodien. Lo anterior por seguridad de los mismos pasajeros como de la aeronave.



Transporte de Pasajeros que Portan Armas.

Está estrictamente prohibido a pasajeros llevar consigo cualquier tipo de arma de fuego en sus vuelos, ya que, de acuerdo con la reglamentación en vigor, no se permite que pasajero alguno porte a bordo de una aeronave armas de fuego, armas punzocortantes o cualquier otro objeto que se considere peligroso, tanto para la seguridad de los mismos pasajeros como de la aeronave.

4.10. Política para pasajeros perturbadores

4.10.1. Procedimientos en tierra

Si llegara a presentarse algún incidente con un pasajero perturbador en tierra, se procedería de la siguiente manera:

En coordinación el Gerente de Seguridad de SOALA y el personal de Seguridad de SOALA del Aeropuerto Internacional “Francisco Sarabia” de Torreón, Coahuila, tratarán de controlar la situación, para que en acción simultánea el Gerente de Seguridad, se comunique con el comandante del aeropuerto, para que este asista al sitio donde se está llevando dicha acción y traten de controlar la situación y proceder a levantar el acta administrativa correspondiente para que en su caso se proceda conforme a derecho corresponde por las acciones que cometió dicho pasajero perturbador.

4.10.2. Procedimientos a bordo

Si la eventualidad se presenta con un pasajero perturbador a bordo de una aeronave que se encuentre en vuelo, el Capitán informará al centro de control de tránsito aéreo, según sea la etapa de vuelo donde se encuentre, para que en forma inmediata descienda hacia cualquier aeropuerto y en forma coordinada con el comandante del aeropuerto y en su caso con el apoyo de las policías federales que se encuentran en el aeropuerto se proceda a desabordar al pasajero junto con todo su equipaje y sea presentado en la autoridad aeroportuaria para que se levante el acta administrativa correspondiente para que a su vez si SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. lo considera conveniente sea presentado ante la autoridad federal correspondiente para que se proceda conforme a lo que a derecho corresponda.

4.10.3. Autoridad para utilizar medios de retención

Si en alguno de los casos anteriores el pasajero perturbador intenta agredir o agrede a los pasajeros o a la tripulación y no es posible controlarlo con palabras, y sea necesario emplear medidas coercitivas por parte de la tripulación de vuelo o en su caso por los pasajeros que van a bordo de la aeronave contarán con la autoridad que les otorga el convenio de Tokio.

4.10.4. Procedimientos de notificación

Para el caso de informar a la autoridad de aviación civil de que se ha presentado un pasajero ya sea en tierra como en vuelo un pasajero perturbador será:

Si es en tierra el personal de SOALA que observe la situación, inmediatamente notificará a la Gerencia de Seguridad se la Aviación Civil la empresa, el cual inmediatamente vía telefónica informará al comandante del aeropuerto Internacional “Francisco Sarabia” en Torreón, Coahuila. Y este a su vez lo informe a las policías federales que mantiene la seguridad del aeropuerto, una vez concluido el proceso realizará un reporte al director de la empresa y notificará a la Agencia Federal de Aviación Civil mediante escrito el cual indique todos los pormenores del hecho.

Si es durante el vuelo, la tripulación notificará al centro de control tránsito y este a su vez lo transmitirá al comandante del aeropuerto origen del vuelo el cual informará a la Gerencia de Seguridad de SOALA y este a su vez al Gerente General, así como al comandante del aeropuerto donde procederá el Piloto a descender para desabordar al pasajero perturbador. El comandante del aeropuerto de destino informará a las policías federales de la situación para su apoyo, una vez concluido el proceso la tripulación realizará un reporte al Gerente General de la empresa y a la Gerencia de Seguridad de SOALA para que este a su vez lo informe a la Agencia Federal de Aviación Civil mediante escrito el cual indique todos los pormenores del hecho. Para ver formato para levantar reporte ante la autoridad por un pasajero perturbador revisar el ANEXO 2, Pagina 91



Capítulo 5.- Seguridad del equipaje de bodega

5. Seguridad del equipaje de bodega

5.1. Finalidad de las medidas de seguridad

Certificar que el equipaje de bodega de origen de los pasajeros se le realice una inspección antes de ingresarlo a la zona de seguridad restringida del aeropuerto de SOALA para posteriormente embarcarlo a bordo de una aeronave y que no se introduzca en él artículos prohibidos, armas u otro tipo de armas, así como sustancias peligrosas y explosivos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita en contra de los pasajeros y la aeronave.

5.2. Verificaciones de la identificación de los pasajeros

El primer paso del procedimiento de documentación es cuando el personal de tráfico de SOALA solicitara al 100% de los pasajeros, mostrar una identificación oficial con fotografía (credencial del Instituto Federal Electoral, Pasaporte Vigente, Cédula Profesional) y cotejará que el nombre y la fotografía coincidan con los datos de la persona y su contrato de transporte aéreo el personal de seguridad propio por SOALA verificará que los pasajeros que abordaran la aeronave tengan su contrato válido antes de aceptar su equipaje de bodega o facturado para documentarlo, ningún pasajero ingresará a la zona de seguridad restringida si no mostró su identificación oficial y mucho menos abordara la aeronave.

5.3. Normas de las verificaciones

El artículo 156 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, establece que todos los pasajeros únicamente podrán acceder a las zonas restringidas para efectuar el embarque y desembarque de la aeronave previa revisión y siempre que reúnan los requisitos establecidos así mismo la normatividad internacional establece las normas de verificación vienen dadas por OACI en la norma 4.2 que establece las Medidas relativas al control del acceso y a la norma 4.2.1. que refiere que asegurará que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

5.3.1. Lugar de las verificaciones

El lugar donde se inspeccionará el equipaje de bodega será de las siguientes maneras:

- a) En el área de recepción de pasajeros de SOALA expresamente acondicionada y esto es en el área pública antes de ingresar a la zona de seguridad restringida del aeropuerto.
- b) En los controles de acceso anteriores a la zona restringida de la terminal de aviación general de los aeropuertos cuando se efectúen fuera de la base de operaciones



5.4. Interrogación de pasajeros

La práctica ha demostrado que los pasajeros pueden intentar facturar equipaje que pertenezca a otros pasajeros, equipaje que no les pertenezca y equipaje que no han empaquetado ellos mismos o que no ha estado sometido a supervisión, debido a eso se hace una interrogación a todos los pasajeros que pretenden registrar equipajes de bodega o facturados a su nombre. Las preguntas dirigidas a los pasajeros serán un complemento de la inspección del equipaje de bodega y de las medidas de seguridad para cotejo del equipaje de bodega con los pasajeros y frecuentemente se considera necesario incluso en condiciones normales de amenaza para ayudar a detectar situaciones según las cuales un dispositivo pudiera haberse colocado dentro del equipaje de bodega de los pasajeros sin su conocimiento. Por consiguiente, el personal de operaciones de la oficina de despacho contratada, podrán hacer las preguntas de acuerdo con el tipo de pasajero que se esté documentando.

5.4.1. Descripción de las preguntas

1. ¿Cuántas maletas va a documentar?
2. ¿Alguna persona o compañero de viaje le ha solicitado que le transporte algún equipaje?
3. ¿Usted guardó todas sus pertenencias en su equipaje?
4. ¿Ha descuidado en algún momento su equipaje?

5.4.2. Lugar de entrega del equipaje

El equipaje se recibirá en el área pública anterior a la zona de seguridad restringida en las instalaciones de recepción de pasajeros de DENIM en el aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila.

5.4.3. Detalles del proveedor del servicio

El personal que realiza inspección de equipaje de bodega, así como su capacitación, son propios y están a cargo de SOALA para la realización de esta actividad conforme con la legislación nacional en su artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil capítulo IX.

5.5. Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de bodega de origen

La inspección que se realiza al equipaje de bodega de los pasajeros en la base de operaciones en el aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila, es mediante el registro manual el cual nos permite revisar de una manera más detallada que el equipaje no lleva algún tipo de arma o explosivo o en su caso algún artículo prohibido el cual pueda ser utilizado para cometer un acto de interferencia ilícita, el cual ponga en peligro la vida de los pasajeros y de la tripulación.

Generado de la modernización de los sistemas de cada aeropuerto y el nivel de flujo de pasajeros que son distintos, es difícil adoptar un solo procedimiento por el cual pueda lograrse la inspección del equipaje de bodega. Sin embargo, se aplicarán los siguientes principios:

1. Se protegerá el equipaje de bodega, con personal de Seguridad de SOALA que supervise el equipaje hasta que se transporte y cargue a bordo de la aeronave.
2. Se protegerá todo el equipaje que haya sido sometido al procedimiento de inspección para impedir una intromisión subsiguiente hasta el momento en que se cargue a bordo de la aeronave.
3. En la inspección del equipaje de bodega se incluye todo el equipaje de los pasajeros.

El pasajero que pretenda registrar su equipaje de bodega deberá estar presente cuando se realice la inspección y abra la maleta para ser inspeccionada en su interior, estando frente al pasajero el personal de inspección de equipaje buscará en forma ordenada y conforme a las manecillas del reloj algún objeto o artículo peligroso o prohibido que se lleve oculto dentro de la maleta, al no detectar ningún objeto o artículo prohibido, procederá a cerrar la maleta y apartar del pasajero el citado equipaje para que este ya no tenga contacto con él y no pueda ingresar ya ningún artículo, y este sea puesto en custodia por personal de Seguridad de SOALA para que posteriormente sea abordado a la aeronave.



5.5.1. Normas de inspección y de registro

La legislación nacional establece en su artículo 154 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, que el transportista aéreo es responsable de efectuar la revisión del equipaje facturado o partes de este y la carga que vaya a transportar, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

5.5.2. Lugar de inspección o de registro

El equipaje se inspeccionará en el área pública anterior al área restringida en las instalaciones de la oficina de despacho que se contrate para la prestación de los servicios o en los controles de acceso del edificio terminal de aviación general de los aeropuertos.

5.5.3. Detalles del equipo de inspección

SOALA en su base de operaciones que es el aeropuerto Internacional “Francisco Sarabia” en Torreón, Coahuila, realiza la inspección al equipaje facturado a través de la revisión manual que personal de inspección de equipaje realiza, debido a que por ser bajo el flujo de pasajeros no considera conveniente el contar con un equipo más versátil.

5.5.4. Detalles del operador o proveedor del servicio

El personal inspector que realiza inspección de equipaje de bodega que se tiene propio debe cumplir con la legislación nacional (artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil capítulo IX).

5.6. Procedimientos para la inspección y registro de mano del equipaje de bodega transbordo

No se realiza, ya que la empresa no efectúa vuelos de transbordo.

5.6.1. Normas de inspección y de registro

No se realiza, ya que la empresa no efectúa vuelos de transbordo.

5.6.2. Lugar de inspección o de registro

No se realiza, ya que la empresa no efectúa vuelos de transbordo.

5.6.3. Detalles del equipo de inspección

No se realiza, ya que la empresa no efectúa vuelos de transbordo.

5.6.4. Detalles del operador o proveedor del servicio

No se realiza, ya que la empresa no efectúa vuelos de transbordo.



5.7. Protección del equipo de bodega

5.7.1. Descripción de los procedimientos

Se protegerá el equipaje documentado frente a intromisiones con personal de Seguridad de SOALA desde el momento en que se factura hasta que se cargue a la aeronave.

La descripción de procedimiento de protección del equipaje de bodega, es que una vez que el equipaje fue inspeccionado y es enviado ya sea a través de un carro transportador a la aeronave éste estará resguardado por un integrante de la Seguridad de SOALA en su base de operaciones y que por ningún motivo permitirá alguna intromisión de personas ajenas o por el mismo personal de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. que pretenda retirarlo o en su caso ingresar otra maleta que no haya sido previamente inspeccionado. Reportando a la Gerencia de Seguridad cualquier situación que represente una violación a las garantías de la seguridad del equipaje que pretende ser abordado a la aeronave.

5.8. Procedimientos para presentación y facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto

SOALA por el momento no ha considerado la facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto.

5.9. Procedimientos para la tenencia de armas de fuego y otras armas

En SOALA está estrictamente prohibido llevar consigo y aceptar cualquier tipo de arma de fuego en sus vuelos, se deberá verificar que no se lleven en ningún equipaje tanto de mano como facturado algún tipo de arma y este sea ingresado a la aeronave. Se debe asegurar el cumplimiento de las políticas sobre este tema y no se incurra en una violación e incumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

5.9.1. Disposiciones y reglamentación legales

Para dar cumplimiento a Ley de la Aviación Civil (LAC) Art 33, 34; Reglamento de Ley de la Aviación Civil (RLAC) Art 45, 46; RLA Art. 118, 152 fracc viii, 160; Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Cap. 7., no se permite transportar a bordo de una aeronave, armas de fuego, punzocortantes o cualquier otro objeto que se considere peligroso, tanto para la seguridad de los mismos pasajeros como de la(s) aeronave(s).

5.9.2. Procedimientos de aceptación

No se acepta en ningún tipo de circunstancia.

5.9.3. Escotas de prisioneros y deportados

No se acepta en ningún tipo de circunstancia.

5.9.4. Guardaespaldas de dignatarios del gobierno

No se acepta en ningún tipo de circunstancia.

5.9.5. Guardias de seguridad en vuelo

No se acepta en ningún tipo de circunstancia.


5.9.6. Protección en tierra

No se acepta en ningún tipo de circunstancia.



5.10. Manipulación de bultos sospechosos

El Gerente de Seguridad al ser informado por algún empleado de la empresa que se ha localizado un bulto sospechoso ya sea en el exterior de la aeronave o en su interior, dará la instrucción de identificar al propietario y si se desconoce éste, dará la instrucción de que se aisle el área y que no se toque, no se mueva y notificar inmediatamente a la autoridad de aviación civil del aeropuerto donde se encuentre, para que se proceda conforme al Plan de Contingencia del Aeropuerto.



FORMATO DE MANIPULACIÓN DE BULTO SOSPECHOSO

Fecha:	Hora:
Nombre de quien lo encontró:	
Lugar en el que fue encontró:	

Marque con una **X** el (los) objeto (s) o artículo (s) encontrados.:

Documentos:	Bolso:
Tel. móvil:	Llaves:
Cartera:	Dinero:
Maleta:	Objeto prohibido:
Otro:	Artefacto explosivo:

Descripción detallada de (los) objeto (s) o artículo (s) encontrados:

Si es un **Objeto Prohibido** o **Artefacto Explosivo** define si se movió el artículo de lugar y en donde fue resguardado:

Cuando se confirme que es un paquete sospechoso deben comunicar inmediatamente al Jefe de Seguridad del Aeropuerto, y cumplir los siguientes Protocolos:

El paquete sospechoso: "NO MOVER, NO ABRIR Y NO TOCAR", bajo ninguna circunstancia y tampoco permitas que nadie lo haga, hasta que llegue personal especializado.

- Si ya lo tienes en las manos, déjelo inmediatamente en el suelo, tomando en cuenta que ya ha sido manipulado, se convierte en más inestable.
- Abre las ventanas y persianas de la habitación en la que se encuentre el posible artefacto: reduciremos los efectos de la onda expansiva, y en caso de producirse una detonación, reduciremos los fragmentos proyectados hacia el exterior (cristales, trozos de persiana, etc.).
- Evacuar inmediatamente la zona y conformar un anillo de seguridad al cual nadie puede ingresar hasta que venga personal especializado.
- Recuerda que ante la sospecha que estamos frente a un artefacto explosivo, siempre lo consideraremos como REAL.
- Por último, mencionar que todo Protocolo de Seguridad es tan seguro como vulnerable, por ello, se debe cumplir muy bien los protocolos de Seguridad ante paquete sospechosos.

Nombre y firma de quien entrega el reporte a la autoridad aeronáutica:	Firma de Recibido:



Capítulo 6.- Seguridad del equipaje de la tripulación, de mano y de bodega

6.1. Normas de inspección y de registro

El Reglamento de la Ley de Aeropuertos en su artículo 152 sección VI establece que las tripulaciones de los permisionarios del transporte aéreo deberán someterse a inspección de su persona, así como del equipaje tanto de mano como de bodega, y el capítulo VII del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en el inciso "C" sub inciso 1 que al calce menciona:

"Los miembros de las tripulaciones de los concesionarios o permisionarios del transporte aéreo, el personal de aeropuerto y todas las personas que no son pasajeros que pasen a la zona estéril por el puesto de inspección de pasajeros y equipaje, serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. Todos los objetos que lleven estas personas serán inspeccionados y examinados de la misma manera que el equipaje de mano de los pasajeros."

6.2. Lugar de inspección y de registro

La inspección y el registro de las tripulaciones se realizan en las instalaciones del hangar arrendado en el Aeropuerto Internacional "Francisco Sarabia" en Torreón, Coahuila y esto es en las oficinas de recepción de pasajeros con que cuenta la empresa y se lleva a cabo en los límites del área pública y el área de zona de seguridad restringida del citado hangar.

6.3. Detalles del equipo de inspección

El equipo de inspección que se emplea es un equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje manual, cuyas especificaciones se explican a continuación, así como también se practican revisiones manuales a su persona y artículos de mano que llevan consigo. Independientemente del fabricante y la marca, los detectores de metal utilizados cuentan con las siguientes especificaciones técnicas:

- Rango de detección.
- Desde .5 gramos de metal.
- Temperaturas de operación.
- Desde -37°C a 70°C.
- Humedad tolerada.
- Indicadores de alarma.
- Sonora y Visual.
- Control de encendido y apagado.

El equipo que se utiliza en la inspección en algunos aeropuertos donde operan las aeronaves de SOALA pueden ser desde un:

- Equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje que se alarme al denotar un máximo desde 0.5 de gramaje de metal al sobre ponerse tanto en una revisión física a las personas como a sus equipajes.
- Otro equipo que se utiliza es el Detector de Trazas, que este su forma de detectar explosivo es al pasar una probeta especial en todas las costuras, cierres de cualquier equipaje y posteriormente ingresar al equipo para que este analice la probeta e indique si el equipaje contiene trazas de material explosivo.
- También es usado el equipo denominado rayos X que, a través de una cámara especial, es pasado el equipaje y es expuesto a una irradiación de rayos los cuales a través de un monitor mostrará el contenido del equipaje y de acuerdo con el análisis se determinará si en su interior hay algún artículo prohibido.
- Ahora en día se puede utilizar tecnología más avanzada que es los denominados equipos de tomografía computarizada que tienen la capacidad de mostrar en mejor prospectiva el contenido del equipaje.

6.4. Detalles del operador o proveedor del servicio

En vuelos de origen el personal que realiza inspección de equipaje de bodega, así como su capacitación, son propios y están a cargo de SOALA para la inspección tripulaciones y su equipaje de mano. Para la realización de esta actividad, el personal cumple con la legislación nacional en su artículo 58 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil capítulo IX.



Capítulo 7.- Cotejo del pasajero y el equipaje de bodega

7.1. Finalidad de las medidas

Con el fin de detectar y evitar el transporte de armas, otro tipo de armas y de explosivos que puedan introducir en el equipaje documentado y que éste sea introducido a las aeronaves, se ha instruido a todos los colaboradores en que debe asegurarse que ningún equipaje sea transportado si NO va a bordo el propietario del mismo, y de que todo equipaje que sea abordado deberán de aplicarle los procedimientos de seguridad correspondientes.

7.2. Descripción de los procedimientos

Los procedimientos de seguridad que se aplicarán respecto al cotejo de los pasajeros y de su equipaje de bodega que será transportado en los compartimentos de equipaje de las aeronaves serán:

- a. Inspección física.
- b. Un sistema de seguimiento que demuestre que el equipaje sin acompañante es el resultado de circunstancias ajenas al pasajero, las que incluyen, pero no se limita a:
 - c. Negar la transportación a un pasajero por causas imputables a la Empresa debido a restricciones de Peso o Despacho.
 - d. Factores operacionales imputables a la Empresa tales como. Demoras o cancelaciones de índole mecánica o meteorológica, cambios de ruta en la aeronave, o por condiciones operacionales en algún aeropuerto.
- e. El Piloto al mando de la aeronave no aceptará o transportará ningún equipaje en su aeronave al menos que la estiba sea realizada por su personal o por representantes autorizados.
- f. El Piloto al mando de la aeronave se asegurará que los pasajeros que pretendan abordar se encuentren en la lista de pasajeros.
- g. El Piloto al mando de la aeronave deberá asegurarse de que las áreas de movimiento del equipaje y puntos de transferencia de este sean restringidas y solamente se encuentre en dichas áreas personal autorizado, en caso de que los empleados de SOALA observen personas ajenas a la preparación al vuelo, deberán reportarla a sus jefes inmediatos como al personal de Seguridad de SOALA del aeropuerto.
- h. El Piloto al mando de la aeronave deberá asegurarse de no dejar equipaje sin vigilancia en áreas de fácil acceso al público, así mismo vigilará e impedirá que durante el tiempo en que la aeronave se encuentre estacionada en plataforma siendo preparada para su despacho, alguna persona suba al mismo para depositar anticipadamente equipaje, bultos de mano, paquetes o regalos, que supuestamente pertenezcan a alguno de los pasajeros que vayan a viajar.

7.3. Detalles del equipo si es automatizado

En el Aeropuerto de Torreón, Coahuila, lugar base de operaciones de SOALA, no se cuenta con ningún equipo automatizado para esta acción, ya que, por el poco flujo de pasajeros, así mismo, como las aeronaves son de capacidad de pasajeros muy mínima no se requiere de un método automatizado para atender a sus pasajeros y sus equipajes (de mano y de bodega) respectivamente tanto en la llegada como a la salida y la cual lleva a cabo el cotejo de pasajeros y su equipaje de forma manual.



Capítulo 8.- Seguridad de la aeronave

8.1. Finalidad de las medidas de seguridad

Con el propósito de prevenir personas ajenas a la empresa pretendan introducir a las aeronaves, armas, otro tipo de armas, explosivos y/o artículos y objetos prohibidos cuando la aeronave está en tierra, ya sea estacionada, o en preparación para efectuar un vuelo, se controlará el acceso a las aeronaves, así mismo se realizarán inspecciones tanto en el inicio de la preparación del vuelo como al término del mismo para evitar que se dejen objetos o artículos prohibidos que puedan servir para cometer un acto de interferencia ilícita, o en su caso alterar algún componente o equipo de la aeronave que pueda dar origen a un actos de interferencia ilícita. El personal de Seguridad de SOALA, así como de las tripulaciones de la aeronave, deberá asegurarse de que ninguna persona ingrese a la aeronave hasta en tanto el personal de tráfico no haya completado su cotejo de pasajeros y del equipaje, y se proceda al abordaje de la aeronave.

8.2. Registros y verificaciones en la aeronave

Se realizarán revisiones a las aeronaves antes de iniciar el primer vuelo del día, para verificar que nadie se oculte ni esconda algún artículo peligroso a bordo del avión, incrementándose la intensidad de estas inspecciones, en donde las condiciones de amenaza del aeropuerto lo ameriten. Puede usarse como guía de inspección el formato LISTA DE INSPECCION DE AERONAVE POR ARTICULOS EXTRAÑOS, el cual considera como mínimo:

- 1) Una inspección minuciosa en el interior de la aeronave, incluyendo la cabina de pasajeros, asientos, sombrereras y otras áreas técnicas donde se pueden esconder objetos extraños.
- 2) Una inspección externa de la aeronave, con especial atención a los fosos de los trenes de aterrizaje y áreas técnicas.
- 3) Una inspección minuciosa en el interior de la aeronave, incluyendo la cabina de pasajeros, asientos, sombrereras y otras áreas técnicas donde se puedan esconder objetos extraños.

SOALA pretende prevenir, detectar y/o disuadir la transportación de armas de fuego y otros objetos peligrosos a bordo de sus aeronaves que representen un riesgo para los pasajeros, empleados y aeronaves por lo que ha implementado los siguientes procedimientos:

1. El Gerente de Seguridad (Guadalupe Olvera Willes) y los Pilotos (Cap. Alan Guerra Pérez, Cap. Alberto Mata Salas y Cap. Esteban Rocha Guevara) están calificados para llevar a cabo las inspecciones en tierra.
2. En todo momento debe evitarse el acceso de personal no autorizado a las aeronaves, tanto antes como después de haber efectuado las inspecciones.
3. Será responsabilidad del personal involucrado en la operación, asegurarse que su área se encuentre libre de objetos extraños.
4. Si aún se tienen proveedores de servicios (limpieza, comisariato, etc.) cuando se haya iniciado el abordaje, las áreas a las que haya ingresado este personal serán inspeccionadas por el gerente de seguridad y/o los pilotos al haber completado los servicios.
5. Mientras la aeronave esté en tierra o en pernocta deberá permanecer bajo constante supervisión del personal de SOALA, el personal tendrá acceso limitado de acuerdo con su área de trabajo.
6. No se permitirán personas no autorizadas o que no porten una identificación que los acredite como personal de SOALA, Autoridades Aeroportuarias cerca de la aeronave y todo el personal estará alerta a cualquier sospecha en contra de la seguridad de la aeronave, cuestionando a las personas no autorizadas y reportando a sus superiores y/o autoridades aeroportuarias cualquier irregularidad detectada en la plataforma de aviación general o en las instalaciones de la oficina de despacho que proporcione los servicios que se contrataron.

Las Aeronaves Autorizadas que integran el Equipo de Vuelo de la Empresa son:

Marca	Modelo	N/S	Capacidad	Matrícula
PILATUS	PC-12/47E	1325	9 PAX	XA-LAG
CIRRUS DESIGN CORP.	VISION SF50	0380	6 PAX	XA-GVT



Lista de Inspección, Por Artículos Extraños

Lista de Inspección, Por Artículos Extraños		
POR CADA SECCION - Verifique por Objetos Extraños y Condición de Fijación		
Inspección a Cabina de Tripulación	OK	No OK
Asientos por debajo y detrás, incluyendo bolsas de los respaldos		
Parte inferior del asiento del piloto		
Parte inferior del asiento del copiloto		
Pedestal		
Consolas del piloto y copiloto, incluyendo partes de fácil acceso		
Alojamiento de la bitácora y manuales, bulbos y fusibles de repuesto		
Todo el piso, incluyendo el área delantera de los pedales del timón		
Techo, paredes laterales y traseras		
Tableros de instrumentos e interruptores del parabrisas		
Panel de instrumentos, consolas, pedestal y tablero ruptor de circuitos		
Cavidades próximas al parabrisas y ventanillas		
Salidas de aire		
Compartimiento del radio		
Interior de las perillas de compensadores		
Entradas y Vestibulos	OK	No OK
Puertas, bisagras y mecanismo del picaporte		
Techo y paredes		
Alojamiento del extintor de incendios		
Tableros de luces laterales		
Cabina de Pasajeros	OK	No OK
Revisteros y bolsas		
Protección de luz indirecta y sobre los portabultos		
Espacio entre cortinas y paredes o ventanillas		
Asientos por arriba y por debajo, cojines, respaldos y ceniceros		
Toma de oxígeno		
Piso, techo		
Entre respaldos de asientos traseros		
Cavidad de manijas de puertas de emergencia		
Fuselaje	OK	No OK
Tableros v/o registros de servicio		
Superficie de la piel desde la luz de la cola a la nariz y desde la parte inferior hasta las		
Tomas de aire y descargas		
Tableros de desmontaje rápido		
Compartimientos próximos al tren de aterrizaje		
Compartimientos de accesorios de acceso rápido		
Válvulas de salida de presurización (abiertas)		
Interior del fuselaje		
Compartimientos de equipaje		
Alas	OK	No OK
Piel inferior, incluyendo aberturas		
Registros de desmontaje rápido		
Tomas		
Aberturas, cavidades y rieles de las aletas y aletas		
Ranuras de hipersustentación		
Tapas superiores de los tanques		
Tren de Aterrizaje	OK	No OK
Tren de aterrizaje completo		
Motores	OK	No OK
Ductos de entrada de aire		
Ductos de escape		
Tableros y tolvas de acceso rápido		
Empenaje	OK	No OK
Estabilizador horizontal, elevadores, superficies superiores e inferiores		
Articulaciones		
OBSERVACIONES		



8.2.1. Normas de registro y verificaciones

Lo establecido en las normas nacionales RLA art. 152 fracc. VI, 164 y PNSAC cap. 6.

8.2.2. Detalles del proveedor de servicio

El personal que realizará las inspecciones a las aeronaves en su exterior como en su interior en función de búsqueda de objetos extraños que puedan dar origen a un acto de interferencia ilícita, serán:

- a. En la base de operaciones estará a cargo de cualquiera de los siguientes que se encuentre presente: Gerente de Seguridad, los Pilotos y el Gerente de Mantenimiento.
- b. En los aeropuertos donde se opere, estará a cargo de los Pilotos de la aeronave y el técnico de mantenimiento de la oficina de despacho contratada.

8.3. Control de acceso a la aeronave

La aeronave deberá permanecer cerrada en todos sus accesos cuando no se esté preparando para su servicio ya sea a través de sello en sus puertas o de que el personal de seguridad impida que el personal no autorizado se acerque cuando esta esté en pernocta o en guarda ya que solo personal de la empresa está autorizado a ingresar a ella deberá portar su tarjeta de identificación aeroportuaria y ese personal justifique el ingreso a la misma ya sea por la realización de un servicio programado o con la autorización del Gerente de Seguridad o de los Pilotos, todo acceso a la aeronave será registrado.

8.3.1. Norma de control de acceso

Lo que establece el artículo 154 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, así como el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil cap. VI (c, d, e y f).



Capítulo 9.- Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. en cuanto a provisiones y suministros que son abordados a las aeronaves para dar confort a los pasajeros en cuanto a bebidas y alimentos que se consumen durante el vuelo, solo se lleva a bordo envases de refresco en contenedores de plástico o en su caso botellas de 50 ml. de agua que previamente se adquieren en centros comerciales o tiendas de auto servicio, en el caso de piezas de repuesto, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. no utiliza sus aeronaves para enviar o comprar en el extranjero ni al interior de la república refacciones o piezas de repuesto razón por la cual no lleva controles en lo que a esto se refiere.

Por tal motivo no hace los procedimientos que refiere este apartado



Capítulo 10.- Seguridad de las operaciones de limpieza de la aeronave

En el proceso de limpieza de las aeronaves, se adoptarán y desarrollarán procesos de seguridad apegados a la legislación vigente que permitan dar certeza y confianza a los usuarios, pilotos, personal de operaciones y público en general que durante dichos procesos no se ingresen a las aeronaves y zonas restringidas ningún tipo de objeto que pudieran ser utilizados en cometer un acto de interferencia ilícita.

10.1. Finalidad de las medidas

Prevenir y en su caso a disuadir que se introduzcan objetos que pongan en riesgo la seguridad de las aeronaves, personas, equipo e instalaciones y que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita, durante la limpieza de las aeronaves por el personal o entre el equipo utilizado para ello.

10.2. Descripción de las medidas

Al tratarse de una empresa de Taxi Aéreo, no se subcontrata la limpieza de las aeronaves, se lleva a cabo por personal de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. y se maneja de manera interna.

El personal de rampa de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., realizarán los trabajos de limpieza de las aeronaves. Estos deben portar cuando pretendan ingresar a la aeronave el uniforme de la empresa, la credencial de la empresa y la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria vigente. La persona encargada del control de acceso del personal de rampa al interior de la aeronave será el Jefe de Pilotos.

Durante la operación aérea, el oficial de operaciones y/o Piloto que controlan el acceso a la aeronave, deben inspeccionar los utensilios de limpieza como escobas, cubetas, bolsas de basura, etc., para que no se lleve en ellos algún tipo de arma u artículo peligroso, que pretendan ingresarse al interior de la aeronave.

Una vez terminados los trabajos de mantenimiento, se recomienda que el supervisor de mantenimiento y/o rampa, revise el interior de la aeronave con apoyo de los formatos "LISTAS DE INSPECCIÓN POR OBJETOS EXTRAÑOS" (ver página 78). Así mismo, deben revisar y verificar que se bajen los mismos utensilios de limpieza que se subieron a la aeronave, por medio del formato "Check list de Limpieza", ver página 77.

Las áreas de la aeronave en que se trabajarán son:

- Cabina de pilotos
- Cabina de pasajeros
- Compartimientos de carga

En caso que, durante la limpieza, se encuentre un bulto u objeto sospechoso, se debe evitar los siguientes puntos:

- Tocar, manipular, o desplazar el bulto u objeto sospechoso;
- Echar agua o cualquier otra sustancia sobre este;
- Cubrir el bulto;
- Permanecer en las inmediaciones del bulto o permitir que otros lo hagan así;
- Utilizar equipo de radio en las inmediaciones del bulto sospechoso; o Producir ondas sonoras, térmicas o vibraciones en las proximidades de este. Por ejemplo, hacer uso de celulares, radios de comunicación o aparatos electrónicos en las proximidades del bulto sospechoso.

Debe avisar de inmediato al Gerente de Mantenimiento y/o tripulación de vuelo; quien informará a la Gerencia de Seguridad y a la AFAC local, para manejar el bulto u objeto como un bulto sospechoso.




En caso de que el personal de limpieza encuentre un arma o algún otro objeto que no pertenezca a la aeronave o que sea claramente identificable, debe de entregarlo al Gerente de Mantenimiento y/o tripulación de vuelo, para que este a su vez lo entregue a la Gerencia de Seguridad, quien entregará el objeto a su dueño o a la AFAC local en caso de ser un arma.

10.3. Norma de control de acceso a los depósitos para limpieza

El control de acceso los depósitos para limpieza en una aeronave están fundamentado en la siguiente legislación y/o normatividad:

Capítulo II, sección "De la Seguridad" artículo 152 fracción I, II, VI, artículo 156 y 157 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos. PNSAC cap. VII (c).



CONTROL E INVENTARIO DEL MATERIAL Y EQUIPO QUE INGRESA A LA AERONAVE		 SOALA <small>SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA</small>		
ACTIVIDAD	PRODUCTO UTILIZADO	TERMINADO	PRODUCTOS RETIRADOS	INICIALES
Limpieza de alfombras				
Limpieza de ventanas				
Retirar la basura				
Aspirado de los rieles de los asientos, entre los asientos y la pared de la cabina.				
Limpieza y aspirado de los escalones				
Limpieza de todas las superficies duras, mesas, repisas, portavasos, espejos, pantallas de TV, etc.				
Notas				
		Lugar y Fecha:		
		Nombre y Firma del Responsable:		



LISTAS DE INSPECCIÓN POR OBJETOS EXTRAÑOS - PSPAI



Los controles de seguridad deben llevarse a cabo con buena iluminación, condiciones que pueden requerir el uso de unidades de energía auxiliar o la conexión de líneas terrestres a la aeronave. Será necesario imponer y mantener el control acceso a la aeronave antes de iniciar la búsqueda / verificación, que debe llevarse a cabo sin personas a bordo.

Revisar objetos no identificados o cualquier cosa: que no debería estar allí o que esta fuera de lugar.

Interiores	Objeto encontrado	Objeto retirado	INICIALES
Asientos, incluidas bolsas, cojines y parte inferior de los asientos			
Compartimento para de bitácora y manual de vuelo			
Compartimento mascarar de oxigeno de la tripulacion			
Todo el piso, incluida el area delante de los pedales del timón y debajo de todo asiento.			
Techo, paredes laterales y traseras			
Compartimento de chalecos salvavidas			
Guardarropa de tripulacion			
Area alrededor del timon / pedales de freno			
Botiquin de primeros auxilios			
Escalera			
Parabrisas delantero y portaobjetos, incluidos compartimentos			
Area de Extintor			
Toda zona de equipaje			
Compartimentos encima del portaequipaje			

Exteriores	Objeto encontrado	Objeto retirado	INICIALES
Engranajes, ruedas: neumaticos, llantas, frenos y piezas como puntales, frenos de arrastre, vigas, brazos, actuadores, marcos y carros.			
Revisar Flaps, tapas de alimentación de combustible, aberturas de ventilación.			
Inspección de entrada de aire del motor, conducto de escape y ventilador.			
Tapa de llenado e aceite de motor			
Puerta de salida de aire del intercambiador de calor del motor			
Boca de admisión de aire del aceite del motor y del intercambiador de calor neumático.			

Notas:

	Lugar y Fecha:		
	Nombre y Firma del Responsable:		



Capítulo 11.- De la carga, encomiendas de mensajería, paquetes exprés y correo

Las Políticas que se han fijado SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. en cuanto Transporte Carga y/o correo en sus aeronaves, es que por el momento no realizará este tipo de servicios concretándose únicamente al transporte aéreo de pasajeros.

Por lo que todos los puntos de dependen de este numeral 2.12 no aplican para SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.



Capítulo 12.- Contratación de personal

Para asegurar la protección y salvaguarda de la aviación civil como objetivo atractivo y alta vulnerabilidad por las posibles amenazas a las que se encuentra expuesta la empresa SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., ha establecido el objetivo de certificar a sus empleados mediante un proceso de reclutamiento y selección que cumpla con los lineamientos de confianza de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, específicamente al personal que dentro de sus funciones requieran tener acceso a zonas de seguridad restringidas, como son las aeronaves y áreas de operación estériles, con el fin de contar con personal calificado, brindando así la seguridad en los procesos de operación en la aviación civil

12.1. Perfiles Del Personal Que Aplica Controles De Seguridad

GUARDIA DE SEGURIDAD	
REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	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	Sin antecedentes penales Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	Secundaria terminada
Nacionalidad	Mexicana
Condición física y mental	Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo. Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	Mínima 22 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Experiencia	No indispensable
Aptitudes	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	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	Adiestramiento físico, defensa personal, primeros auxilios, higiene y seguridad personal, relaciones públicas y humanas, comunicaciones por radio y elaboración de informes.



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	Sin antecedentes penales Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	Bachillerato terminado o estudios equivalentes
Nacionalidad	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. • Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	Mínima 22 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Experiencia	No indispensable
Aptitudes	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	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	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



COORDINADOR DE SEGURIDAD EN TIERRA	
REQUERIMIENTO	DESCRIPCIÓN
Función genérica	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	Sin antecedentes penales
	Sin antecedentes de uso de drogas o estupefacientes
Escolaridad	Ingeniería terminada o estudios equivalentes.
Nacionalidad	Ingeniería terminada o estudios equivalentes.
Experiencia	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	Buen estado general y sin afecciones endémicas o mentales que limiten su rendimiento en el trabajo.
	Demostrable mediante exámenes médicos de instituciones reconocidas
Edad	Mínima 26 años, máxima 60 años, pudiendo prolongar su permanencia en el puesto siempre y cuando mantenga sus condiciones físicas y mentales establecidas.
Aptitudes	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	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	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.



Capítulo 13.- Instrucción del personal

Otorgar capacitación al personal de nuevo ingreso en materia del Programa de Seguridad de la Aviación Civil de acuerdo con los lineamientos de la legislación vigente, así como mantener un programa de actualización recurrente en la materia para el personal que ya se encuentra laborando en la empresa.

13.1. Descripción de la instrucción inicial para los siguientes grupos de personal

El programa de instrucción del personal de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. está dividido en inicial y recurrente. La instrucción inicial la recibirán una vez a su ingreso a la compañía, de acuerdo a la disponibilidad y operación de la empresa.

El tiempo de duración de la instrucción inicial, puede variar conforme a las actividades, funciones, y responsabilidades que tenga asignado el personal a capacitar, así como por el contenido de curso y las necesidades de conocimiento del quórum al que vaya a ser impartida la instrucción.

Este tipo de instrucción debe ser impartida al personal técnico aeronáutico que tenga funciones a cumplir de acuerdo a este Manual (principalmente tripulaciones de vuelo, despacho/operaciones/rampa, mantenimiento, personal de seguridad).

El perfil del personal de seguridad deberá cumplir con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Para conocer el detalle de la capacitación que se impartirá, referirse al programa de introducción en Materia de Seguridad de la Aviación Civil (PIMSAC) vigente y aprobado por la AFAC. Anexo 1



Capítulo 14.- Planificación de contingencias

14.1. Descripción de planes para atender a las siguientes contingencias

Esta empresa tiene anualmente presupuestado un fondo para enfrentar contingencias que pudieran presentarse durante sus operaciones. La responsabilidad de elaborar dicha propuesta corre a cargo del Gerente de Seguridad. Como se mencionó durante el desarrollo del presente manual, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. está autorizada a realizar el transporte de pasajeros, por lo que se tienen desarrollados y preparados procedimientos para dar una respuesta efectiva en caso de una contingencia y/o emergencia, los cuales se describen el presente capítulo.

La AFAC y responsabilidad en la toma de decisiones y el manejo de los recursos en materia de seguridad está concentrado en el Gerente General de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.

Considerando que toda contingencia y/o emergencia puede presentar variables distintas y esto desarticula en extremo a la Compañía, se responderá a cualquier contingencia y/o emergencia con el personal, recursos y el Plan de Respuesta que se establecen en este manual.

El Plan de Respuesta para una contingencia y/o emergencia está diseñado para que sirva como guía desde el inicio de ésta hasta que el Grupo de Trabajo que realice la Investigación de la situación de crisis tome el control. También se ha considerado su adaptación acorde con los comités locales de seguridad del aeropuerto, tomando en cuenta los principios establecidos la normatividad nacional vigente, relacionados con los criterios de aceptación de riesgos para la implantación de un programa de seguridad proporcional a la amenaza contra el personal, aeronaves e instalaciones, basándose en los siguientes puntos:

- Evaluación de la amenaza y vulnerabilidad
- Medidas de seguridad preventivas
- Medidas de respuesta
- Verificación de seguridad

Contenido del plan de contingencia y/o emergencia

- Consulta de Leyes y Reglamentos Vigentes
- Políticas de Compañía y Prioridades
- Notificación
- Respuesta
- Archivos.
- Comunicaciones
- Manejo de las Personas a Bordo
- Manejo del Equipaje en la aeronave
- Recuperación de las Grabadoras de Voz y de Vuelo

Planeación de Contingencia y/o Emergencia

Cuando exista una amenaza real contra el aeropuerto y/o sus instalaciones, el Gerente de Seguridad ajustará el nivel de Contingencia determinado por la AFAC e implementará todas las medidas de seguridad adicionales en coordinación con la Autoridad respectiva.

Revisión de las aeronaves

Como medida de seguridad, se efectuarán las revisiones ocasionales a pie del avión para prestadores de servicio y pasajeros que pretendan abordar las aeronaves.

Revisión de la aeronave al finalizar el vuelo

Después de haber desembarcado los pasajeros y removido el equipaje, y cuando el avión esté totalmente vacío, el piloto verificará el interior de la aeronave por posibles objetos olvidados a bordo.



Revisión de identificaciones

Durante la operación en tierra, si alguna persona sin identificación se acerca a la aeronave, el personal de esta empresa que lo detecte deberá pedirle que se identifique o retire del lugar, y en caso de no poder acreditar su presencia en el lugar, se dará aviso a la Gerencia de Seguridad y a las Autoridades Aeroportuarias y Aeronáuticas competentes.

Por otra parte, cuando se tenga en tránsito alguno de nuestras aeronaves, el personal autorizado de la compañía se asegurará de que:

Este controlado el acceso al equipo de vuelo para prevenir la entrada de personas no autorizadas. Se impedirá la circulación a personas no autorizadas cerca de nuestra aeronave o instalaciones. Cabe mencionar que el equipo de vuelo puede estar expuesto a ataques mientras esté en plataforma o sobre calles de rodaje, los atacantes pueden estar fuera del perímetro del aeropuerto o haber entrado y estar apostados dentro del mismo.

14.2. Apoderamiento ilícito de aeronave

Reporte de Amenazas Hechas en el Aire.

Si un pasajero hace una amenaza, o se detecta una actitud que parezca ser una amenaza de secuestro a la aeronave, la tripulación al mando deberá realizar lo siguiente:

Activar el código transponder en la frecuencia 7500 modo S y proporcionar en manera de lo posible toda la información que se tenga del vuelo, así como de los hechos que se estén realizando a través de los canales de comunicación si es que el secuestrador (es) lo permiten o no se encuentra en la cabina de pilotos.

El centro de control al recibir el código 7500 en modo S solicitada la confirmación de este código si la tripulación no responde según sea la circunstancia, la ausencia de respuesta por parte del Piloto de la aeronave en peligro, será interpretado como un indicio de que la selección se hizo de manera confirmada y no por una selección involuntaria. La tripulación proporcionará toda la información al centro de control a través de la frecuencia respectiva y que será:

- o Plan de vuelo original y modificaciones en vuelo.
- o Nivel de vuelo.
- o Condiciones de aeronavegabilidad.
- o Número de pasajero.
- o Número de personas que están cometiendo el secuestro.
- o Tipo de armas con el que están sometiendo a la tripulación por el secuestro.
- o La tripulación deberá evitar discutir con los secuestradores.

Si la tripulación tiene la oportunidad de transmitir un aviso en lenguaje claro, deberá usar los procedimientos siguientes: Mensaje del Piloto "ESTOY SIENDO SECUESTRADO"

Señal del Piloto; ajustar el transponder al modo S en código 7500 cuando no sea posible o esté bajo control radar deberá transmitir un mensaje en lenguaje claro lo siguiente: Extra Alfa Julieta Tango Lima Siete Cinco Cero Cero

Con la siguiente respuesta del centro de control: Extra Alfa Julieta Tango Lima Siete Cinco Cero Cero aquí centro de control Bajío contacto radar. Al recibir el mensaje en lenguaje claro, por radio del secuestro que está en proceso, el centro de control tránsito aéreo le asignará el código 7500 a dicha aeronave. Esto independientemente del cambio de frecuencia que es de 7700 si lo considera conveniente.

La tripulación de vuelo que cambia de la clave 7500 deberá permanecer en 7500 cuando menos tres minutos o hasta que una confirmación de la clave 7500 se haya recibido del centro de control antes de cambiar el código.

El centro de control responderá con lo siguiente: Extra Alfa Julieta Tango Lima Siete Siete Cero Cero (aquí centro de control Bajío) contacto radar. La tripulación responderá en el código 7700 y que no estén en radio comunicación con alguna estación de radio local terrestre esta será considerado por centro de control como una emergencia y seguirán los procedimientos de emergencia que para el caso lo amerite.



El centro de control de tránsito aéreo apoyará a la aeronave para que se aproxime al aeropuerto designado que podrá atender el secuestro de la aeronave, en el cual se implementarán los procedimientos que establece el plan de emergencia del aeropuerto, que para el caso ocupa así mismo se trasladarán las autoridades Federales (CISEN) que tendrán a su cargo las negociaciones con los secuestradores en cuanto a sus reclamos.

Es de suma importancia, que el acto de interferencia ilícita que se está llevando a cabo sea reportado al comandante del aeropuerto donde se generó el vuelo, a través del formato que se deberá llenar durante y después del acto de interferencia ilícita

En caso de que durante el aterrizaje de la aeronave la situación se torne desesperada y sea necesaria la intervención de las fuerzas armadas o de los equipos de reacción, así como que la aeronave sea inmovilizada, la señal del Piloto será "Dejar los flaps completamente abajo después de aterrizar".

La señal de respuesta de la torre de control será, dirigir señales luminosas de la siguiente forma:

Luz verde intermitente, confirmando que se dará el auxilio solicitado.

Luz roja intermitente para confirmarle que no se dará el auxilio solicitado por no contar con el apoyo solicitado.

Mensaje del Piloto "NO INTERVENGAN"

Una vez que la aeronave está en tierra, el Piloto retractará las aletas y las mantendrá en esa posición. La tripulación de vuelo que suba los flaps después de responder el código 7500 si el equipo lo permite y permanecer en esta durante los siguientes segmentos de vuelo en situación de secuestro, a menos que la situación cambien de nuevo el Piloto podrá transmitir de regreso en siete cinco cero cero, para enfatizar el hecho de que ya desea la intervención de los equipos de reacción.

La tripulación de vuelo deberá estar consciente de no tomar acciones individuales que pongan en peligro la seguridad de los pasajeros. La tripulación de vuelo debe estar consciente que el lugar más seguro de una aeronave y de sus pasajeros en un acto de interferencia ilícita es en tierra. Razón por la cual deberá hacer todo lo posible por que se mantenga así hasta que se ponga fin al incidente. Esto debe formar parte de las estrategias que la autoridad Federal de la Secretaría de Gobernación tenga para la negociación.

Al término del secuestro la tripulación deberá evitar dar declaraciones a los medios de comunicación.

R14.3. Reporte de Amenazas Hechas en Tierra

Los empleados de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. que escuchen que algún pasajero hace amenazas durante la estancia en tierra, deberán reportarla a su jefe inmediato quien deberá avisar a la AFAC, quien a su vez coordinará con la torre de control las acciones a seguir conforme al plan de emergencia del aeropuerto y a través de los medios de comunicación se estará en contacto con la tripulación para informe de la situación que guarda su interior solicitándole active el código transponder en la frecuencia 7500 en Modo S y proceda a seguir los procedimientos como el que conduzca la aeronave al área de seguridad del aeropuerto designado para estas emergencias.

El comandante del aeropuerto convocará al Centro Operativo de Emergencias "COE" informando que se ha cometido un secuestro. La tripulación indicará a través de dejar los flaps completamente abajo que la situación se está presentando desesperada y es necesario la intervención de las fuerzas armadas y/o de los equipos de reacción y que la aeronave sea inmovilizada.

Mensaje del Piloto "NO INTERVENGAN"

El Piloto mantendrá posición de retractados los flaps la tripulación de vuelo que suba los flaps después de responder el código 7500, si el equipo lo permite y permanecer en ésta durante la situación de secuestro, a menos que la situación cambie de nuevo, el Piloto podrá transmitir de regreso en siete cinco cero cero, para enfatizar el hecho de que ya desea intervención de los equipos de reacción.



En caso de que se pueda desalojar a los pasajeros de la aeronave, será a través de las indicaciones de la tripulación en coordinación con la autoridad de aviación civil quienes apoyarán a los pasajeros. Es importante que el acto de interferencia ilícita que se está llevando a cabo sea reportado al comandante del aeropuerto donde se generó el vuelo, a través del formato que se debe llenar durante y después del acto de interferencia ilícita.

14.4. Amenazas de bomba

14.4.1. Amenaza de Bomba hecha cuando la aeronave se encuentra en vuelo

Si personal de la empresa es informado por cualquier medio de que la aeronave que se encuentra en vuelo se le ha colocado una bomba en específico, estos deberán notificarlo a la Gerencia de Seguridad, y este a su vez a la AFAC quien lo hará del conocimiento del centro de control para que a su vez lo transmita a la tripulación de vuelo y proceda ésta a realizar los procedimientos que le indique el centro de control como el de activar el transponder en código 7500 en modo S y continuar si es necesario y la situación lo permite, con una inspección a la aeronave de manera de no alertar a los pasajeros de la situación si lo permite.

El centro de control le notificará al aviador a que aeropuerto deberá dirigirse y que podrán atender su emergencia.

La tripulación recorrerá la cabina de pasajeros de manera discreta tratando de identificar el artefacto explosivo ya sea por:

Ruido de mecanismo reloj.

Humo

Olores (gasolina, alcohol éter u otro que su olor sea peculiar y fuera de lo normal)

De identificar alguno, no deberá ser manipulado y mucho menos tocarlo.

Una vez que la aeronave se encuentre en tierra se desalojará a los pasajeros con el apoyo del personal de seguridad, y se procederá a la inspección por parte de las fuerzas especiales y del personal capacitado a fin de encontrar y poner fuera de peligro a los pasajeros.

La persona que reciba el aviso de amenaza de bomba deberá llenar el formato Reporte de Aviso de Bomba o Amenaza que se muestra en el anexo de este manual. Una copia de este formato deberá estar en todos y cada uno de los teléfonos con que cuenta la empresa.

El Gerente de Seguridad, instruirá a su personal en los procedimientos de atención de amenazas de bomba y en el llenado del reporte de aviso de bomba.

La tripulación de vuelo deberá estar consciente de no tomar acciones individuales que pongan en peligro la seguridad de los pasajeros.

Pasos que realizar para llenar el Formato de Amenaza de Bomba:

De ser posible mantenga a la persona hablando y trate de obtener información útil.

1. Escriba con letra de molde, si es necesario completamente en hoja aparte.
2. Marque con una "X" los puntos que así lo requieran y escriba en aquellos que necesite hacerlo.
3. Comuníquelo inmediatamente a la Gerencia de Seguridad, una vez llenado el informe.



AMENAZA DE BOMBA (anverso)

En lo posible trate de hacer que la persona responda a las siguientes preguntas:

1. ¿Cuándo va a explotar la bomba? _____
2. ¿Dónde está la bomba en este momento? _____
3. ¿Qué forma tiene? _____
4. ¿Qué clase de bomba es? _____
5. ¿Qué la hará estallar? _____
6. ¿Colocó usted la bomba? _____
7. ¿Por qué? _____
8. ¿Cuál es su domicilio? _____
9. ¿Cómo se llama? _____

Palabras exactas de la amenaza:

Sexo del que habla: _____ Raza: _____ Edad: _____ Duración de la llamada: _____

No. Telefónico donde se recibió la llamada: _____

Hora: _____ Fecha: _____

VOZ DEL QUE HABLA:

_____ Calmada__ Risa

_____ Nasal__ Aclarándose la garganta

_____ Enojada__ Llorando

_____ Tartamudeo__ Excitada

_____ Normal__ Balbuceante

_____ Lenta__ Respirando profundamente

_____ Rápida borrosa

_____ Profunda__ Rápida

_____ Borrosa__ Voz quebrada

_____ Alta__ Murmurante

_____ Suelta__ Simulada

_____ Acento__ Conocido o familiar

Si la voz le es familiar ¿quién podría ser? _____



(Reverso)

SONIDOS DE FONDO:

Ruidos callejeros Ruidos caseros

Sin ruido Bullicio

Motor Estática

Voces Maquinaria de oficina

Local Sistema de altavoces

Fábrica Larga distancia

Música Ruidos de animales

Caseta telefónica

PALABRAS DE AMENAZA:

Bien habladas (con educación)

Irracional

Indecente

Grabadas

Incoherente

Palabras leídas por el amenazador

ANOTACIONES _____

REPORTE LA LLAMADA DE INMEDIATO A:

Gerente de Seguridad al teléfono

*Fecha: _____

*Nombre: P_uesto:

*Número telefónico: _



Evaluación y Conceptos

Con la finalidad de evaluar las amenazas de Actos de Interferencia Ilícita y garantizar dentro de lo humanamente posible que sea donde fuere que se haya depositado realmente una bomba u artefacto o se haya tomado la aeronave en secuestro, la evaluación llevará a tomar medidas positivas y cuando la amenaza llegue a ser un Timo, la evaluación llevará a una perturbación mínima de las operaciones.

Para lo anterior se aplica una técnica de evaluación denominada “Determinación Precisa del Objetivo” (PTI). Esta técnica fue diseñada para que un asesor en amenazas y Actos de Interferencia Ilícita llegue a una conclusión lógica. La PTI ayudará a clasificar la amenaza como:

- Específica
- No específica, o
- Timo

El proceso de la PTI consiste en utilizar los datos concretos de la información que figura en la amenaza para determinar si ha de considerarse como amenaza específica. Cuanta más información proporcione el que llama (la mayoría de las amenazas se presentan por teléfono de forma anónima; las amenazas por escrito son escasas), más probable será que haya de considerarse seriamente la amenaza. Debe evaluarse cada amenaza para determinar su importancia y el riesgo que representa, de forma que puedan aplicarse medidas adecuadas.

En los planes de contingencia se deberá prever lo siguiente:

- Una respuesta controlada de las personas que reciban amenazas de bomba.
- Una evaluación de la amenaza y de los riesgos implicados, por parte de personal designado y acreditado (evaluaciones de amenazas) aplicando PTI.
- La coordinación de las medidas que se adopten deberá ser comparable al riesgo evaluado.
- Le detención de las personas responsables de amenazas de bomba.
- Las medidas de seguimiento a implementar.

14.5. Descubrimiento de un artículo sospechoso o prohibido

El Gerente de Seguridad en coordinación con las autoridades federales coordinarán con los técnicos, e indicándoles sobre los resultados obtenidos en la revisión, indicándoles las áreas de mayor riesgo con que cuenta la entidad (zonas de sistemas, almacenamiento de líquidos, combustibles, gas, etc.)

Toda amenaza debe ser tratada como real hasta tanto no se adelanten diligencias que desvirtúen su veracidad.

El Gerente de Seguridad investigará si se advirtió algún tipo de actividad o presencia de extraños y si se observó en ellas conducta sospechosa; cualquier información que se obtenga será de gran utilidad.

Si el Gerente de Seguridad tiene en cuenta las anteriores medidas y mantiene permanente observación sobre las personas que transitan dentro de su área de trabajo podrá establecer a tiempo la amenaza, contrarrestando las acciones. Utilizando adecuadamente los servicios que prestan los organismos de seguridad, recibirá una mejor y más efectiva atención.



14.6. Falla del equipo

Cuando se tenga conocimiento que se presente una situación de falla de equipo (sabotaje) se recomienda el uso de los procedimientos que se enlistan, independientemente de los criterios que el Piloto al Mando considere convenientes:

1. Declarar la emergencia.
2. Notificar al Centro de Control.
3. Solicitar al CTA notifique a las Autoridades correspondientes.
4. Coordinar los métodos y procedimientos con el centro de control para iniciar el procedimiento de aterrizar en el aeropuerto más cercano disponible.
5. A 2500 pies sobre el nivel del terreno, la tripulación avisará a los pasajeros, el cual debe indicar que tienen amenaza de sabotaje, que debido a eso aterrizarán en el aeropuerto más cercano posible, "Favor de asegurar sus cinturones de seguridad para el aterrizaje".
6. Informar a la torre donde y como efectuará la evacuación y solicitar que mantenga el equipo de rescate y extinción de incendios.
7. Después de aterrizar, llevar la aeronave al área designada (o la calle de rodaje más cercana para la evacuación).
8. En tierra efectuar las listas pertinentes al Programa de Seguridad para la Prevención contra Actos de Interferencia Ilícita.
9. Ayudar en la evacuación de la aeronave.
10. Reunir a todos los pasajeros a una distancia no menor a 100 metros de la aeronave.
11. Permitir únicamente el acceso a la aeronave a autoridades federales, así como a los servicios de emergencia.

En caso de falla del equipo de seguridad para inspección de personas y equipaje, se utilizará el equipo que se tiene de respaldo en las instalaciones para estas situaciones.

14.7. Medidas mejoradas para un aumento del nivel de amenazas

Para asegurar la aplicación eficaz de las medidas preventivas de seguridad, el Gerente de Seguridad para la Aviación Civil, deberá continuamente supervisar el nivel de amenazas y gestión del riesgo teniendo en cuenta situaciones nacionales e internacionales.

Es importante preparar planes de contingencia para promover la reacción coordinada y oportuna que responda al nivel de amenazas. Para asegurar tales medidas de reacción en caso de un incidente grave de interferencia ilícita que implique una respuesta inmediata, en los planes de contingencia se incluyen los detalles sobre política, responsabilidades y jerarquía de mando de comunicaciones, desde el nivel más elevado hasta la autoridad de mando y control en el emplazamiento.

Las medidas y procedimientos de seguridad son flexibles y corresponden a la evaluación de las amenazas que pueden fluctuar debido a distintos factores cambiantes. Por consiguiente, en el programa de seguridad de la Aviación Civil se incluyen los mecanismos de un proceso válido de la evaluación de amenazas, así como el plan de gestión de riesgos al que debe seguir aplicación oportuna y eficaz.

Puede lograrse de forma óptima la evaluación y el análisis válidos de las amenazas instituyendo un proceso sistemático y continuo de recopilación y evaluación de datos de inteligencia. Esto requerirá la coordinación entre todas las entidades responsables.

Siempre que exista una amenaza específica, el Gerente de Seguridad aplicará determinadas medidas preventivas de seguridad que dependan de la índole de la amenaza. La autoridad competente en materia de seguridad de la aviación (AFAC), habitualmente por conducto de la sección de Política y Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil, ha de analizar hasta qué punto es vulnerable el sistema de la aviación en relación con la evaluación de la amenaza e iniciar los ajustes adecuados del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Puesto que el terrorismo es un problema transnacional, un acto de interferencia ilícita puede tener su origen en un Estado, pero influir en más de un Estado. Cada Estado debe estar preparado para tal eventualidad y contar con procedimientos establecidos



para compartir la información pertinente sobre amenazas con otro Estado contratante, por lo menos en la medida posible para tener en cuenta la protección de las fuentes y métodos de recopilación. Deben diseñarse procedimientos para divulgar la información sobre amenazas de forma oportuna y con los controles adecuados.

14.8. Vuelos de alto riesgo

Los vuelos de Gran Riesgo son aquellos que, debido a sus condiciones propias, requieren de medidas adicionales de seguridad, independientemente de las establecidas por la autoridad y por la empresa de acuerdo con el nivel de contingencia.

La determinación de los vuelos de gran riesgo se designará de acuerdo con la siguiente lista de eventos:

- Transporte del presidente de la República.
- Transporte miembros de la familia Presidencial.
- Transporte de Gobernadores Estatales.
- Transporte de Secretarios de Estado
- Empresarios de alto nivel industrial.
- Aquellos vuelos cuyo destino se encuentre con niveles de amenaza alta.
- Todos aquellos vuelos que, por su condición, la Gerencia General de SOALA designe como vuelos de alto riesgo.

La notificación de cualquiera de estos tipos de eventos se podrá identificar durante el proceso de la reservación y/o documentación, por medio de algún comunicado oficial de las autoridades correspondientes u otros.

En los vuelos de alto Riesgo, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. implementará medidas estratégicas de seguridad; con el fin de reforzar las condiciones de seguridad para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita.

Cuando el Gerente de Seguridad y/o Pilotos reciban la información de este tipo de vuelos, analizará la información a detalle, para determinar si las condiciones son propias de un vuelo de alto Riesgo y así mismo, coordinará la implementación de las medidas, de acuerdo con las facilidades con que se cuente en el aeropuerto.

Una vez confirmada la existencia de uno o varios vuelos de Alto Riesgo, el Gerente de Seguridad y/o el Piloto, revisarán las medidas a implementar, comunicándolas a cada una de las áreas involucradas, asegurando las operaciones contra cualquier acto de interferencia ilícita.

14.9. Interferencia con Pasajeros o Personal A Bordo de la Aeronave.

Cuando sucedan a bordo incidentes con algún pasajero o personal de la empresa, el Piloto al Mando calificará la actitud del mismo modo, para determinar si ha de ser considerado como factor de seguridad o inconveniencia para el vuelo o los demás pasajeros.

Al definir su situación, informará vía radio al CTA la siguiente información:

- Clave Entendimiento
- Pasajero ROJO
- Que uno o varios pasajeros han agredido a un tripulante o a otro pasajero o pasajeros.

Pasajero AMBAR

Que uno o varios pasajeros, en estado de embriaguez o narcotizados, están en actitud grosera e insultante con tendencia en derivar en una actitud agresiva.

Solicitará a la autoridad de aviación civil o a su representante, que la policía lo acompañe a la llegada del vuelo a detener a los infractores. El Gerente de Seguridad o su representante en turno, estará a la llegada del vuelo para tomar providencias del caso.



El Piloto al Mando formulará de inmediato un informe a la Gerencia de Seguridad, y este a su vez procederá ante la autoridad de aviación civil a levantar el acta correspondiente.

14.10. Reporte de Actos o Sospecha de Actos de Interferencia Ilícita.

El empleado que reciba la amenaza de cualquier acto o amenaza de algún acto, deberá notificar de inmediato a la Gerencia de Seguridad, este dará aviso de inmediato a la autoridad de aviación civil AFAC, quienes a su vez que determinen si es necesario convocar al Centro Operativo de Emergencias "COE" del aeropuerto, proporcionando toda la información que se tenga hasta el momento tan pronto como sea posible, de acuerdo al formato Reporte de Ilícito/Emergencia el cual contiene:

1. Fecha.
2. Hora en que se recibió la amenaza.
3. Nombre de la persona que llena el reporte.
4. Determinar si es Incidente o Ilícito de acuerdo con las definiciones del Capitán al mando.
5. Lugar.
6. Tramo de ruta.
7. Matrícula de la aeronave.
8. Tipo de aeronave.
9. Nombre del Capitán.
10. Número de Pasajeros y de Tripulantes.
11. Descripción breve de la emergencia.
12. Nombre de la persona que recibió la amenaza.
13. Departamento en el que labora.
14. Teléfono de la oficina.
15. Teléfono de la casa.
16. Hora en que se entrega el reporte a la Gerencia de Seguridad.
17. Fecha en que se entrega el reporte a la Gerencia de Seguridad.

Así mismo deberá llenar el Formato "**Reporte de Aviso de Bomba o Amenaza**" si se recibe una amenaza por teléfono.

14.11. Información Restringida.

Los empleados de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. o de otras empresas que presten sus servicios a ésta y que conozcan detalles de un acto de interferencia ilícita en contra de ella, como consecuencia de sus labores de rutina. NO les está permitido divulgar tal información a otras personas ajenas a la empresa. Esta restricción aplica a cualquier tipo de información que pueda poner en peligro la seguridad de las personas involucradas o de un equipo de vuelo de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.

14.12. Procedimientos de Operación en Casos de Emergencia.

A continuación, presentamos una serie de ejemplos relevantes, que de ser cumplidas a cabalidad permiten manejar situaciones difíciles, impidiendo el objetivo de los terroristas. Las recomendaciones listadas a continuación, son el fruto de la experiencia del personal Técnico en Antiexplosivos de la División de Policía Judicial, Obsérvelas y Difúndalas, son para su seguridad.

Bomba Postal.

Correo proveniente del exterior; correo aéreo o entrega especial. *Señales restrictivas, ejemplo: Confidencial, personal, urgente, etc. *Franquicia postal excesiva.

*Señales escritas a mano o mal escritas a máquina. *Títulos incorrectos o títulos sin nombre. *Palabras corrientes mal deletreadas. *Manchas de aceite o decoloraciones.



*Falta de dirección del remitente. *Peso excesivo. *Sobre rígido. *Objetos llamativos.

*Sobre ladeado o irregular. *Alambres sobresalientes o papel aluminio. *Empaque excesivo, tal como uso de cinta adhesiva, cordón, etc.

14.13. Inspección.

El personal que se encarga de la seguridad de la aviación civil de la empresa y del personal de seguridad propio, deberá estar debidamente instruido para evitar reacciones de pánico y alarmas innecesarias, distribuyéndose de tal forma que en cada piso se tenga una o dos personas, las cuales se encargarán de pasar por las oficinas de su área o su sector.

El inspector deberá ordenar a los empleados revisar su sitio de trabajo ya que ellos conocen que elementos son suyos o hacen parte de la oficina, detectando rápidamente cualquier elemento sospechoso que no tenga que estar ahí.

Para aquella área de responsabilidad incierta, como son: corredores, pasillos y baños, asigne personal de servicio para que, en el caso de hallar un elemento sospechoso, este no sea tocado y se dé inmediato aviso.

El personal de Seguridad de SOALA efectuará la revisión de los alrededores y parqueaderos e informará a su jefe inmediato sobre cualquier trabajo que se haya realizado en el transcurso de la semana por las empresas de energía, acueducto, teléfono, gas, etc. y posteriormente tanto las personas encargadas de los pisos como el personal de aseo y seguridad, deberán informar al funcionario indicando los resultados de la revisión, sea positiva o negativa.



Capítulo 15.- Notificación de incidentes

15.1. Descripción de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad.

Los flujos de información tienen como finalidad la de notificar los hechos de que en una secuencia determinada para evitar que existan fugas de información que aumenten las consecuencias de ésta, así como el describir los procedimientos de notificación de incidentes y las funciones que deberán desarrollar cada uno de los integrantes de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. durante y después de una amenaza.

Objetivos

- Aportar toda la información que se tiene para identificar las causas que ha producido el acto de interferencia ilícita.
- Informar interna y externamente los hechos con celeridad y veracidad para que se atienda la amenaza y los efectos sean mínimos.

15.2. Integrantes que Participan en la Seguridad de la Aviación Civil de la Empresa.

En caso de que se presente una emergencia (pérdida total de la aeronave, fatalidades) o se produjeran daños a la misma o a personas como consecuencia de un acto de interferencia ilícita a una aeronave o a las instalaciones, el flujo de la información será:

- 1) Gerente General de la Empresa.
- 2) Gerente de Seguridad.
- 3) Gerente de Operaciones.
- 4) Jefe de Pilotos.
- 5) Pilotos.
- 6) Encargado de mantenimiento.

15.3. Después de un acto de interferencia ilícita, los tres objetivos de las comunicaciones serán los siguientes:

1. Ayudar a centrarse en toda la información con respecto a los hechos y en el comportamiento positivo de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.
2. Aportar todos los datos que ayuden al Centro de Operaciones de Emergencia y establecer métodos que mejoren la seguridad de la aviación civil.
3. Informar a las Autoridades Federales que lo requieran de todos los datos que estén relacionados con el acto de interferencia ilícita que se haya presentado, conservando la confidencialidad que el caso amerite hacia otros medios de comunicación.

Ayudando a proteger no sólo a SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. sino también los intereses de una industria aeronáutica que debe preservar la confianza del público a fin de tener éxito.

15.4. Política de Comunicación.

Debido a que los medios de comunicación masiva, en un momento dado pueden influir en las percepciones de los hechos acontecidos, la empresa, como política de comunicaciones en caso de un acto de interferencia ilícita será la siguiente:

Emitir el primer comunicado de prensa a menos de una hora de haber sido notificados que ha ocurrido un acto de interferencia ilícita en contra de la aeronave de nuestra empresa y periódicamente suministraremos información adicional a la Agencia Federal de Aviación Civil.

Durante la conferencia de prensa se expresará nuestro pesar y nuestro compromiso para ayudar a los pasajeros, familiares y tripulación de la aeronave que se haya visto involucrada en el suceso.

El mejor proceso de notificación es por medio de un “flujo telefónico” en el cual cada persona se encarga de notificar a otras: El Gerente General debe ser notificado de un acto de interferencia por la Gerencia de Seguridad de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.



Si el Gerente General se entera antes a través de la prensa u otro medio, entonces deberá llamar a la Gerencia de Seguridad de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.

La primera persona que se entere de la situación empezará a notificar a quienes tengan encomendada la tarea de responder.

La primera persona en enterarse debe llamar al:

1. Gerente de Seguridad. Después este llamará al:
2. Gerente General de la Empresa.
3. Por último, el Gerente General llamará a los: Pilotos

Todos los miembros que participan en la seguridad de la aviación civil de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. deberán presentarse a trabajar en sus Oficinas de para dar información a las autoridades federales que lo requieran.

Es necesario contar con un directorio telefónico completo y actualizado para notificar a las personas que tengan responsabilidades dentro de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. después de un accidente.

15.5. Directorio Telefónico:

Nombre	Puesto	Teléfono
Ing. Fernando Treviño Sepúlveda	Gerente General	(871) 7191000
CAP. Alan Guerra Pérez CAP. Alberto Mata Salas CAP. Esteban Rocha Guevara	Gerente de Operaciones Coordinador de Seguridad en Vuelo	(871) 2114498 (871) 7958557 (871)1345533
Dra. Guadalupe Olvera Willes	Gerente de Seguridad Coordinador de Seguridad en Tierra	(871) 1316766
Sr. Cesar E. Ramírez Espitia	Oficial de Rampa	(871) 8968380

Así mismo, antes de una emergencia, se recomienda establecer qué deberá hacer cada uno. Esto le ayudará a reaccionar con rapidez y a garantizar que no quedará nada pendiente. También servirá para ayudarle a responder importantes preguntas acerca de otras áreas que habrán de colaborar con el Comité de Seguridad, después de una emergencia. Se puede asignar a más de una persona a cada responsabilidad o una persona puede tener varias responsabilidades. Además, será necesario contar con un sustituto por si la primera persona está ausente.

15.6. Declaraciones de Prensa. Comunicado de Prensa No. 1

Lugar, a ___ de _____ de _____. La aeronave de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. se ha visto involucrada en un Acto de Interferencia Ilícita (secuestro, amenaza de bomba o sabotaje) ocurrido aproximadamente a las ___ del día de hoy, cuando la aeronave _____ se dirigía de _____ hacia _____.

El ilícito ocurrió en: _____.

La lista preliminar de pasajeros indica que la aeronave transportaba ___ pasajeros y una tripulación de ___, aunque estas cifras están sujetas a confirmación. Personal de la aerolínea se encuentra trabajando en estos momentos a fin de confirmar el número de personas que viajaban a bordo del avión, su identidad y si ha habido pérdidas humanas.

En estos momentos, todos los recursos de que dispone SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. están dedicados a colaborar con las autoridades que respondieron al informe del ilícito, así como a ponernos en contacto con los familiares y proporcionarles toda la ayuda posible.

Agregar otros hechos confirmados acerca del suceso).

--

Rogamos a quienes requieran información cercana de los pasajeros a bordo del vuelo, se comuniquen con _____ al teléfono _____.



Emitido a las (hora) de (fecha).

Los medios informativos querrán saber de inmediato quiénes iban a bordo de la aeronave. Sin embargo, el confirmar la lista de pasajeros es un proceso que toma tiempo. Se puede anunciar la lista de pasajeros completa una vez que se haya confirmado o bien se puede ir publicando por partes.

PRECAUCION: Antes de publicar la lista asegúrese de que ésta haya sido confirmada y que los familiares hayan sido notificados, a menos que el contexto exija que los nombres sean publicados inmediatamente.

15.7. Comunicado de Prensa No. 2

Lugar y Fecha _____

_____, ha publicado una lista (completa/parcial) de los pasajeros confirmados a bordo de nuestra aeronave. (Se proporciona la ciudad o país de residencia, en los casos en que se conozca).

Personal de SOLUCIONES AEREAS DE LA LAGUNA, S.A DE C.V. continuará colaborando con las familias de quienes viajaban a bordo de nuestra aeronave brindándoles toda la ayuda posible.

Los nombres de las personas confirmadas a bordo de nuestra aeronave son:

Rogamos a quienes requieran información acerca de los pasajeros a bordo del vuelo, se comuniquen con _____, al teléfono _____.

(Los nombres deben aparecer en orden alfabético, indicando la ciudad o país de residencia en los casos en que se conozca. Si hay heridos, la lista debe mencionarlos como "sobrevivientes" o como "hospitalizados" y a los demás como "se presume que han fallecido").

REVIS

15.8. Reporte Preliminar de Ilícito/Emergencia.

FECHA _____ HORA _____

Especifique el tipo de Reporte: (Ilícito a una aeronave en vuelo, en tierra, secuestro, Sabotaje a una aeronave o aeródromo, ataque terrorista al aeródromo, oficinas de la compañía o la tripulación).

Como se Recibió el Reporte. Nombre de la Persona que lo llenó:

Ilícito: _____ Incidente: _____ Lugar: _____

Vuelo Afectado: _____ Tramo de Ruta: _____ Matricula de la Aeronave: _____ Tipo de Aeronave: _____

Capitán: _____

Cantidad de pasajeros a bordo: _____ (Adultos/Medios/Infantes)

Describe brevemente la emergencia:

Datos del empleado que recibe el reporte:

Nombre: _____ Departamento _____ Teléfono casa _____ Oficina: _____

Hora: _____ Fecha: _____

Avisar inmediatamente a la Gerencia de Seguridad al teléfono: _____

Reporte final de Acto ilícito / Emergencia.

Utilice esta forma para registrar información cuando sea notificado (a) de una eventualidad a causa de un ilícito.

Fuente de información:

¿Qué sucedió?



¿En dónde sucedió?

¿Cuándo sucedió?

Hora:	Fecha:
-------	--------

Ciudad de origen:	
Ciudad destino:	
Escalas:	
Tipo de aeronave:	
Tipo de aeronave:	
¿Hay muertos o heridos?	
No. De pasajeros:	
No. Miembros de la tripulación:	
Otra información confirmada:	
Este reporte fue elaborado por:	Hora:

Así mismo, los medios informativos, se comunicarán por vía telefónica a las oficinas de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. y es imposible tener el tiempo o personal para hablar con todos ellos.

Por lo que el presidente del Comité de Seguridad debe emplear su tiempo para hablar con los medios de comunicación y obtener información acerca del suceso con los directivos de la empresa. La tarea de contestar los teléfonos y llenar esta forma para que la utilice la gente especializada puede ser desempeñada por personal administrativo o de otro tipo.

15.9. Directorio Telefónico de Servicios de Emergencia en la Base de Operaciones

COMANDANCIA (871) 7127498

GRUPO AEROPORTUARIO OMA TRC (871) 7166393

TORRE DE CONTROL SENEAM (871) 7128239

CENTRO DE RESCATE Y EXTINCION DE INCENDIOS (CREI) (871) 7166393 EXT 242

ADUANA (871) 7335311

MIGRACION (871) 7126165



Capítulo 16.- Supervisión y vigilancia

16.1. Descripción de los arreglos de la línea aérea para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad y control de calidad.

16.2. Política de Calidad.

Como principio de éxito para medir la efectividad de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil, es mantener una constante de aplicación a los controles de seguridad implementados en el presente Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia. Ilícita, razón por la cual SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. como explotador de un permiso de taxi aéreo nacional e internacional, aplicará puntualmente las medidas implementadas por la AFAC en cuanto al control de calidad para garantizar la efectividad del presente manual.

Para que se cuente con los recursos materiales y humanos que garanticen el sistema de calidad para la supervisión y aplicación de las medidas de seguridad y para prevenir actos de interferencia ilícita, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. se basará la contratación, en los requerimientos que la autoridad de aviación civil establezca para estos recursos humanos, los cuales se basarán principalmente en la selección, instrucción y en su caso, con la certificación correspondiente. Esto con la finalidad de que cubran el perfil que establece la AFAC

16.3. Auditor Técnico.

El personal que practicará el sistema de calidad para la supervisión y aplicación de las medidas de seguridad estará designado por el Gerente General de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., y se denominará como Auditor Técnico. El Auditor Técnico llevará a cabo sus actividades de manera imparcial al ejecutar sus funciones como tal. Este reporta directamente al Gerente General de la empresa para asegurar el total cumplimiento de los objetivos. El Auditor Técnico actuará independientemente y tendrá acceso total a todas las actividades dentro de las diferentes áreas de la empresa en las tareas de:

- I. Inspeccionar cualquier aeronave perteneciente a la empresa con el fin de inspeccionarla y constatar la aplicación del procedimiento de seguridad que se le haya aplicado con anterioridad.
- II. Inspeccionar las instalaciones donde opera la empresa en su base de operaciones.
- III. Inspeccionar las áreas públicas cercanas a las instalaciones de la empresa, con el objeto de aplicar pruebas en cuanto a vulnerabilidad de la intromisión de personas y/o vehículos no autorizados.
- IV. Someter a prueba la efectividad y eficiencia de los procedimientos de seguridad de la aviación civil establecidos en el presente manual.

16.4. Programa de Aseguramiento de la Calidad.

El programa de aseguramiento de calidad para la supervisión y aplicación de las medidas de seguridad es un conjunto de tareas encaminadas a asegurar el cumplimiento, y en su caso, la recomendación para la corrección eficaz de los procedimientos establecidos por la empresa, en lo que se refiere a la seguridad de la aviación civil.

16.5. Inspección de Seguridad y Auditorías.

Las inspecciones son ejecutadas para verificar que los procedimientos establecidos y los requerimientos que se siguen durante el desarrollo de un evento garanticen las medidas de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita, para lo que se establecerán periodos de supervisión, para determinar si se realizan con eficacia. Las áreas sujetas a inspección de calidad son:

- Área de recepción de pasajeros y sus equipajes.
- Área de seguridad restringida (sala anterior a la plataforma de operaciones).
- Área de mantenimiento de aeronaves.
- Instalaciones de la Base de Operaciones.

16.6. Auditorías.

Las auditorías incluyen los siguientes procedimientos:

- ✓ Alcance de la auditoría.
- ✓ Concentración de los datos obtenidos.
- ✓ Análisis de la información obtenida.

Se incluye la lista de verificación de aseguramiento del programa continuo de mejora de la empresa en la siguiente página.



Programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

Formato S14: Lista de verificación de auditoría PSPAI

Lugar: _____

Fecha de auditoría: _____

Proceso (s) Auditado (s): _____

Motivo de la auditoría: _____ Calendarización _____ Seguimiento de auditoría No. _____ Otro: _____

Norma / Procedimientos de referencia: _____

Auditor (es): _____

Auditado(s): _____

Referencia	Área auditada	Requerimientos	Cumple	Descripción / Comentarios
Contenido del Programa de Seguridad para la prevención de Actos de Interferencia Ilícita		Se cuenta con un programa de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita autorizado por la AFAC, que abarque todos los aspectos actuales de la organización.		
Política y organización de seguridad de línea aérea.		Se cuenta con política de seguridad propia de la empresa, las funciones y responsabilidades de todo el personal que realiza funciones de Seguridad de la Aviación Civil en la empresa así como el organigrama.		
Información y comunicaciones		Se tiene definido el medio de comunicación con las autoridades y los procedimientos para la recepción y difusión de la información AVSEC. Describir como se asegura el control, resguardo y destrucción de la información AVSEC en la empresa.		
Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano		Se tienen procedimientos a seguir para la inspección y registro manual de los pasajeros de origen así como procedimientos a seguir en identificación positiva de artículos o sustancias prohibidas y el flujo de comunicaciones necesario.		
Lugar de Inspección o de registro		Se tiene documentado el plan señalado de los pasajeros, accesos y aéreas donde se realizan los procedimientos de revisión y la frontera entre la zona estéril y la zona pública.		
Seguridad del equipaje de bodega		Se encuentran descritas las medidas de seguridad para el equipaje de bodega, así como el procedimiento completo para dar cumplimiento a la normatividad vigente.		
Procedimientos para la tenencia de armas de fuego y otras armas		Se tiene definido el procedimiento para la tenencia de armas de fuego y otras armas.		
Seguridad del equipaje de mano y de bodega		Se encuentran descritos los procedimientos de seguridad para el equipaje de la tripulación para dar cumplimiento a la normatividad vigente. Se encuentran descritos los procedimientos de seguridad para el cotejo del pasajero y del equipaje de bodega, acorde a la normatividad vigente.		
Seguridad de la aeronave		Se han desarrollado procedimientos adecuados a la empresa para el registro y verificación de la aeronave que incluyen personas responsables de realizar la revisión de la aeronave, formatos, procedimiento detallado a seguir cuando sea detectado un artículo prohibido. Desarrollar detalladamente el proceso para el acceso a la aeronave antes de que se inicie el registro.		
Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto de la empresa.		Se tienen procedimientos específicos y adecuados a la empresa para la seguridad de provisiones (abastecimientos), suministros y piezas de repuesto.		
Seguridad de las operaciones de limpieza de aeronave		Se encuentran descritos procedimientos para las operaciones de limpieza, incluyendo formatos que se utilizan para inventario del material ingresado a la aeronave, y los demás formatos necesarios acorde a la normatividad vigente.		
Contratación del personal		Se encuentran descritos perfiles para el involucrado en seguridad (propio y/o contratado) de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.		
Instrucción del personal		Se cuenta con la descripción de la instrucción inicial y contenido temático para todo el personal, considerando que la capacitación se debe llevar a cabo con instructores autorizados por la autoridad aeronáutica.		
Planificación de contingencia		Se han desarrollado y documentado procedimientos específicos para hacer frente a las diferentes contingencias ilícitas de las aeronaves en tierra y aire.		
Notificación de incidentes		Están descritos de los procedimientos de notificación de incidentes de seguridad de la empresa.		
Supervisión y vigilancia de la actuación		Está definido el programa para supervisar la aplicación de las medidas de seguridad. Incluir la lista de verificación de aseguramiento del programa continua de mejora de la empresa.		
Procedimientos locales del aeropuerto		Se ha declarado el conocimiento, aceptación y compromiso a armonizar los procedimientos de seguridad acorde al de los aeropuertos donde se opere dentro de la república mexicana.		

**16.7. El Auditor Técnico deberá buscar la eficacia de los procedimientos basándose en:**

- ✓ Entrevistas al personal.
- ✓ Revisión de documentos.
- ✓ Observación de operaciones.
- ✓ Selección de muestras.
- ✓ Observación de actividades.
- ✓ Documentación de resultados.

16.8. Alcance de la Auditoría.

Los siguientes aspectos serán sujetos a auditorías:

- ✓ La organización.
- ✓ Planes y objetivos.
- ✓ Procedimientos operacionales.
- ✓ Seguridad de vuelo.
- ✓ Prevención de actos de interferencia ilícita.
- ✓ Supervisión.
- ✓ Interfaces entre operaciones y mantenimiento de las aeronaves.
- ✓ Programas de mantenimiento y continuidad de la aeronavegabilidad.
- ✓ Cumplimiento de las actividades de mantenimiento.
- ✓ Tripulaciones de vuelo.
- ✓ Seguridad de SOALA.
- ✓ Adiestramiento.

16.9. Programación de Auditorías.

Con el objetivo de cumplir, las auditorías serán programadas anualmente y se cumplirán a lo largo del año en cuestión, cuando se llegue a detectar cualquier amenaza, la cual requiera de una investigación y sea necesario realizar pruebas a la efectividad de los métodos y procedimientos utilizados.

16.10. Seguimiento de las Auditorías.

Los resultados de la auditoría serán documentados y presentados a manera de reporte. Las recomendaciones para una acción correctiva o seguimiento de la auditoría de un tema específico se señalarán en la conclusión del reporte. Cuando sea posible, se indicará en el reporte, el tiempo límite para cumplir con las recomendaciones.

Las deficiencias serán notificadas a los responsables de cada área que se vean afectadas. El Auditor Técnico mantendrá una copia de cada reporte y se efectuará una junta con el responsable del área involucrada, dentro de las cuatro siguientes semanas posteriores al reporte de deficiencia para discutir, por lo menos, los siguientes puntos:

- ✓ La naturaleza de lo que se encontró durante la auditoría y la necesidad de una acción inmediata correctiva.
- ✓ EL origen de lo que se detectó durante la auditoría.
- ✓ Qué acciones correctivas se requieren para asegurar que no se repita la situación encontrada.
- ✓ Un programa para la aplicación de la acción correctiva.
- ✓ La asignación de la persona responsable de la implantación de la acción correctiva y su complemento.

**El Auditor Técnico:**

- ✓ Asegurará que se efectúen las acciones correctivas.
- ✓ Verificará que la acción correctiva incluye los puntos mencionados en el párrafo anterior.
- ✓ Hará una evaluación independiente de la acción correctiva, así como su implantación y cumplimiento.
- ✓ Evaluará la acción correctiva a través de procedimiento de seguimiento.

Para evitar cualquier confusión se establecerá de manera clara, quien será el responsable de la acción correctiva, y esta responsabilidad recaerá en el jefe a cargo del área donde se encontró la anomalía.

16.11. Pruebas de Seguridad.

Basado en las autoridades e inspecciones, las acciones correctivas y seguimientos, se comprobarán con actos simulados de interferencia ilícitas, para investigar y juzgar la efectividad del sistema de calidad, y por lo tanto, para asegurarse que las correcciones a las observaciones hechas, garantizan las medidas de seguridad para prevenir actos de interferencia ilícita.

El Auditor Técnico estará al pendiente de esta actividad.

Será SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., la que designará ciertas personas dentro o fuera de la compañía, como auditores técnicos, quienes tendrán la responsabilidad de:

- ✓ Efectuar evaluaciones, auditorías e inspecciones como parte de un aseguramiento continuo de la calidad.
- ✓ Identificar y archivar cualquier evidencia de anomalías para soportar la misma.
- ✓ Establecer y recomendar soluciones con respecto a las anomalías encontradas a través de los canales de reporte designados.
- ✓ Verificar la implantación de soluciones dentro de los tiempos establecidos.
- ✓ Reportar directamente al Auditor Técnico.

Los auditores tendrán acceso a cualquier parte de la empresa, bajo la autoridad del responsable encargado del área auditada, tendrán la libertad de elegir sus áreas y líneas de investigación. En adición al personal que se dedica de tiempo completo al aseguramiento de la calidad, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., utilizará su propio personal eventualmente para realizar funciones de auditor.

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. podrá usar los servicios de auditores externos. Para asegurar la independencia y profesionalismo, los auditores ejecutarán sus actividades bajo términos claramente definidos. En todos los casos, el auditor técnico se asegurará que las personas que participen en la auditoría no estén involucradas con el área a ser auditada.

Los archivos son considerados información esencial para analizar la raíz de la causa del problema, de tal manera que las áreas que tienen el problema puedan ser identificadas y subsecuentemente dirigidas.

Los siguientes archivos serán guardados por un mínimo de 5 años:

- ✓ Respuestas a los problemas identificados.
- ✓ Reportes de acciones correctivas.
- ✓ Reportes de seguimiento y cierre.
- ✓ Reportes de evaluación.
- ✓ Programación de auditorías.
- ✓ Reportes de auditorías e inspecciones

El Gerente General y el Gerente de Seguridad, juntamente con las diferentes áreas de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. trabajarán coordinadamente en la implementación del Sistema de Calidad, con el propósito de mejorar los procedimientos de supervisión y aplicación de las medidas de seguridad para prevenir actos de interferencia ilícita, así mismo, estas áreas analizan las necesidades de capacitación y adiestramiento del personal.



Todo el personal de la empresa se familiarizará con el Sistema de Calidad para la supervisión y aplicación de las medidas de seguridad para prevenir actos de interferencia ilícita, dependiendo del grado de involucramiento en las actividades del Sistema de Calidad, en el cual se resaltan los aspectos específicos de sus actividades.

Las personas que participan dentro del Sistema de Calidad recibirán un adiestramiento que cumpla los siguientes puntos:

- ✓ Legislación Nacional e Internacional Aeronáutica y de Sistemas de Calidad.
- ✓ Introducción al concepto Sistema de Calidad y Aseguramiento de Calidad.
- ✓ Administración de la Calidad.
- ✓ Seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
- ✓ Manuales de Calidad.
- ✓ Técnicas de Auditorías, Reportes y Archivo.



Capítulo 17.- Procedimientos locales del aeropuerto

De acuerdo a la Ley de Aeropuertos en su artículo 72 y al Reglamento de la Ley de Aeropuertos, artículo 151, los concesionarios de los aeropuertos deben contar con medidas de seguridad en las que se establezcan los dispositivos de control y planes de contingencia y emergencia con el objeto de prevenir o hacer frente de forma adecuada a actos de interferencia ilícita. Dichos planes deben ser autorizados previamente por la AFAC, acorde con la CO SA-17.1/10 y CO SA-17.10/16

SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. reconoce y acepta las disposiciones que se tengan establecidos en los Planes de Seguridad, Contingencia y Emergencia de cada Aeropuerto donde esté operando. Así mismo, el Gerente de Seguridad de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V., es responsable de mantener comunicación con el Concesionario del Aeropuerto y con el comandante de AFAC para solicitar la parte correspondiente de dichos planes, recibir, implementar, cumplir, supervisar, y proponer mejoras a estos.

Así mismo, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. tiene considerado que las políticas y procedimientos contenidos en este Manual son parte complementaria a los procedimientos que, para propósitos de Seguridad de la Aviación Civil, se tengan contenidos en los Programas de Seguridad de los aeropuertos donde SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. esté realizando operaciones aéreas.

En caso de que se llegue a tener alguna discrepancia o inconsistencia de procedimientos entre los contenidos de este Manual y los Programas de Seguridad de los aeropuertos donde SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. operé, esta situación se debe identificar y notificar localmente al representante de AFAC para tomar las medidas correspondientes a nivel local y notificar al Gerente de Seguridad de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. para considerar la actualización correspondiente a este Manual.

Programa de Seguridad del Concesionario del Aeropuerto donde se encuentra la Base de Operaciones de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V.

Plan de Seguridad

El objetivo fundamental de las medidas, métodos y procedimientos contenidos en el Plan de Seguridad, consiste en prevenir actos de interferencia ilícita contra la seguridad de la aviación civil, personas, aeronaves e instalaciones del aeropuerto donde se encuentra la base de operaciones de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. o en donde la empresa realiza sus operaciones fuera de base, así como regular el desplazamiento de usuarios, pasajeros y clientes en las instalaciones y el acceso y tránsito de vehículos en zona restringida.

Dicho plan contempla para los Concesionarios y Permisionarios del Transporte Aéreo el siguiente contenido:

- Organización de la seguridad.
- Comité local de seguridad aeroportuaria.
- Programa de instrucción y adiestramiento.
- Comunicaciones.
- Operación aeroportuaria.
- Seguridad aeroportuaria.
- Planos del aeropuerto.
- Normatividad internacional.
- Base legal nacional y lineamientos.
- Consignas de seguridad.
- Manual de procedimientos de tarjetas de identificación Aeroportuaria y normas y políticas de expedición de



Permisos vehiculares.

Procedimientos para la revisión de Pasajeros y equipaje de mano.
Procedimientos de inspección de equipaje documentado o facturado con equipo de detección de trazas de explosivos ETD.
Procedimientos sistemáticos de operación para la inspección y resguardo del equipaje facturado.
Programa de mantenimiento de los equipos de seguridad.

Plan de Contingencia

El objetivo del plan de contingencia del aeropuerto en donde se encuentra la base de operaciones de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. o en donde la empresa realiza operaciones fuera de base, es establecer las medidas temporales de seguridad complementarias que se deben implementar, cuando se presenten situaciones extraordinarias que ameriten considerar un aumento del grado de protección en contra de amenazas analizadas y presentes, en las que se considere entre otras; el estudio de la información disponible, la identificación de la amenaza o amenazas probables, el estudio de las vulnerabilidades de la aviación civil local, nacional e internacional a ellas, la obtención del nivel de riesgo de la instalación y operaciones aéreas a ellas y la coordinación con el comité local de seguridad aeroportuaria con los apoyos internos para el reforzamiento de las medidas de seguridad que se tiene considerado en el plan local de seguridad aeroportuaria.

Dicho plan contempla para los Concesionarios del Transporte Aéreo el siguiente contenido:

- Flujo de Comunicaciones
- Niveles de contingencia
- Procedimientos Especiales de Contingencia
 - Medidas de Seguridad
 - Medidas de Coordinación

Plan de Emergencias

El Plan de Emergencia del aeropuerto base de operaciones de SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. o de los aeropuertos fuera de base donde opera la empresa consiste en ejecutar las fases de emergencia para atender, controlar, y resolver la emergencia solicitada.

Fases de la Emergencia

Para establecer las actividades, procedimientos y tareas a desarrollar por cada uno de los organismos, dependencias y apoyos internos y externos que intervienen en los diversos casos de que se suscitan ante la ocurrencia de una emergencia, es necesario considerar las siguientes categorías de alerta:

Alerta uno: INCERFA

Es cuando existe la posibilidad de que se presente un desastre, pero también considerando que puede ser controlado o sea superado sin daños o lesiones, por ejemplo:

Cuando las condiciones del funcionamiento o la situación que existe en una Aeronave originada por falla de equipo por presunto sabotaje no son normales, como fallas de motor, fuga de aceite, problemas con el tren de aterrizaje, secuestro de aeronave, incidentes a bordo, etc.; o

Cuando en las instalaciones terrestres se prevean situaciones anormales como, amenazas de bomba, amenazas de sabotaje, etc.



Alerta dos: ALERFA

Es cuando se tiene la certeza de que el desastre es inminente o que la fuente de peligro está confirmada y se deben tomar precauciones para reducir los daños al mínimo, por ejemplo:

Cuando la aeronave esté experimentando una condición de peligro o una falla definida, como fuego

a bordo, en la cabina o en el motor, baja presión hidráulica, falta de combustible, falla confirmada de tren de aterrizaje, localización de un explosivo a bordo, por presentar fallas de equipo originada por sabotaje, etc.; o

Cuando se confirmen fallas de servicios de apoyo terrestre, o cuando se presenten conatos de incendio y otros que pongan en peligro inminente la integridad física de los usuarios y del Aeropuerto.

Alerta Tres: DESTRESFA

Es cuando el siniestro se presenta causando daños a las personas o a las instalaciones y se requiere la inmediata intervención de los equipos de emergencia, por ejemplo:

Cuando un accidente o incidente ha ocurrido en una aeronave, como, aterrizaje forzoso, incendio, explosión, etc.; o

Cuando en el Aeropuerto se produce un siniestro que provoca daños que interrumpen total o parcialmente los servicios.

El objetivo de la planificación de emergencias es el de controlar y/o reducir al mínimo los posibles daños que se presenten, particularmente en lo que respecta a salvaguardar vidas y a que puedan continuar las operaciones de la aviación civil. La finalidad del plan de emergencia es:

1. Establecer medidas para que de una forma ordenada y eficaz los aeropuertos donde operé la empresa, pasen de operaciones normales a operaciones de emergencia.
2. Conocer la forma de delegar la autoridad en caso de emergencias en el aeropuerto.
3. Conocer las responsabilidades en caso de emergencias dentro del aeropuerto.

Dicho plan contempla para los Concesionarios y permisionarios del Transporte Aéreo los siguientes temas:

Generalidades

Comunicaciones

Cuerpo de rescate y extinción de incendios (CREI)

Servicios médicos

Procedimientos especiales de emergencia / actos de interferencia ilícita:

Amenaza de bomba por vía telefónica.

Amenaza de bomba por contacto personal.

Amenaza de bomba a bordo de una aeronave.

Amenaza de bomba a las instalaciones del aeropuerto (infraestructura).

Bomba en la revisión de pasajeros y equipaje de mano.

Secuestro de aeronave.

Notificación de actos de interferencia ilícita.

Emergencias accidentales

Incendio en aeronave en vuelo.

Incendio en una aeronave en tierra.

Incendio en el área terminal del aeropuerto.

Incendio en la planta de almacenamiento de combustibles.

Incendio fuera del aeropuerto.

Desastres naturales sismo o terremoto.



- Atención de cenizas volcánicas.
- Fuga de gas en las instalaciones del aeropuerto.
- Emergencias que involucran materiales peligrosos.
- Incidente con sustancias biológicas peligrosas en las instalaciones del aeropuerto.
- Enfermedad o muerte repentina a bordo de una aeronave.
- Enfermedad o muerte repentina en el aeropuerto.
- Incidentes a bordo de una aeronave.
- Incidentes en el aeropuerto.
- Control de multitudes.
- Influenza AVIAR, SARS y ataque bacteriológico.
- Puesta en operación del aeropuerto
- Instrucción y adiestramiento

Cabe precisar que cada Concesionario o Permisionario Aeroportuario tiene establecidos planes de Seguridad, Contingencia y Emergencia particulares aprobados por la AFAC y estos contemplan los puntos señalados previamente; por lo que, SOLUCIONES AÉREAS DE LA LAGUNA, S.A. DE C.V. reconoce los mismos y se compromete a cumplir con las disposiciones en ellos establecidos coordinándose con los Concesionarios para su debida ejecución y participando con los Comités de Seguridad del aeropuerto base de operaciones y/o fuera de la base de operaciones, cuando este le sea requerido.



Anexo 1. Programa de introducción en Materia de Seguridad de la Aviación Civil



COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Agencia Federal de Aviación Civil
Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea
Dirección de Seguridad de la Aviación Civil

4.1.2.4.SEG. 3394-VUS-2023
Ciudad de México, a 11 de octubre de 2023

Lic. Armando Reyes Vázquez
Representante Legal
Soluciones Aéreas de la Laguna, S.A. de C.V.
Calle Canal de Sacramento S/N, Col. Las Flores
Ciudad Lerdo, Durango
C.P. 35150

Me refiero a su escrito S/N, de fecha 15 de septiembre de 2023, ingresado a Ventanilla Única de Servicios (VUS) de forma electrónica el 20 de septiembre de 2023, mediante el cual solicita la Revisión y la Autorización de la 1ª REEDICIÓN "Programa de Instrucción en Materia de Seguridad de la Aviación Civil" de su representada. A efecto de que se le apruebe y dé cumplimiento a lo dispuesto en el Programa de Seguridad de la Aviación Civil del Estado Mexicano, Capítulo IX – Instrucción al personal de Seguridad de la Aviación Civil – Artículos 39 y 78 Duodécimos de la Ley de Aviación Civil, Artículos 44 fracción I y II del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Al respecto se devuelve debidamente AUTORIZADO el siguiente documento, el cual tendrá una vigencia del 11 de octubre de 2023 al 10 de octubre de 2025.

DOCUMENTO	REVISIÓN
"Programa de Instrucción en Materia de Seguridad de la Aviación Civil para: Tronco común, Pilotos, Sobrecargos, Mantenimiento, Servicio al Cliente, Operaciones, Comisariato, Rampa, Seguridad Contratada, Carga aérea, Coordinador de Seguridad en Tierra, Personal directivo involucrado en las operaciones aéreas, personal administrativo y de limpieza involucrado en las operaciones aéreas."	1ª REEDICION

Plan de estudios – Tronco Común

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Introducción al curso	00:10	00:10
2	Seguridad de la Aviación Civil	00:40	00:40
3	Normatividad nacional e internacional	00:30	00:30
4	Identificación de la Amenaza	00:10	00:10
5	Estructura de PSPAII	00:10	00:10
6	Circular Obligatoria 17.2/10 (Vigente)	00:15	00:15
7	Derechos Humanos	00:15	00:15
Total de horas		02:10	02:10


R. Reyes Vázquez

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010 Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac





COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
AGENCIA ESTATAL DE AVIACIÓN CIVIL

Dirección de Seguridad de la Aviación Civil
4.1.2.4.SEG. 3394 VUS-2023

Plan de estudios – Pilotos:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Control de Acceso	00:10	00:05
2	Transporte de Pasajeros	00:50	00:25
3	Transporte de Equipaje	00:20	00:10
4	Coordinador de Seguridad en Vuelo (CSV).	00:30	00:15
5	Seguridad de Aeronave	01:00	00:30
6	Apoderamiento Ilícito de la Aeronave	00:30	00:15
7	Contingencias	00:30	00:15
8	Prácticas	01:00	00:30
	Total de horas	04:50	02:25

Plan de estudios – Sobrecargos:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Control de Acceso	00:10	00:05
2	Transporte de Pasajeros	00:50	00:25
3	Transporte de Equipaje	00:20	00:10
4	Transportes de artículos especiales	01:00	00:30
5	Seguridad de Aeronave	01:00	00:30
6	Apoderamiento Ilícito de la Aeronave	00:30	00:15
7	Contingencias	00:30	00:15
	Total de horas	04:20	02:10

Plan de estudios – Mantenimiento:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Controles de acceso	00:10	00:10
2	Seguridad de la aeronave	01:20	01:05
3	Amenazas de bomba	00:40	00:30
	Total de horas	02:10	01:45

[Signature]
REGULGR/RCAV

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010 Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac





COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
SECCIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Dirección de Seguridad de la Aviación Civil
4.1.2.4.SEG. 3394 VUS-2023

Plan de estudios – Servicio al Cliente:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Controles de acceso	00:30	00:15
2	Transporte de pasajeros	00:35	00:30
3	Transporte de equipaje	01:05	00:45
4	Transporte de artículos especiales	00:35	00:20
5	Seguridad de la aeronave	00:20	00:25
6	Apoderamiento ilícito de aeronaves	00:20	00:20
7	Contingencias	00:35	00:10
Total de horas		04:00	02:45

Plan de estudios – Operaciones:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Controles de acceso	00:10	00:05
2	Transporte de pasajeros	00:35	00:15
3	Transporte de equipaje	01:05	00:40
4	Transporte de artículos especiales	00:35	00:15
5	Seguridad de la carga	00:20	00:20
6	Seguridad de la aeronave	00:20	00:25
7	Apoderamiento ilícito de aeronaves	00:20	00:10
8	Contingencias	00:35	00:20
Total de horas		04:00	02:30

Plan de estudios – Comisariato:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Controles de acceso	00:05	00:05
2	Seguridad en el comisariato	01:00	00:45
3	Amenaza de bomba	00:25	00:15
Total de horas		01:30	01:05

Plan de estudios – Rampa:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Controles de acceso	00:10	00:10
2	Transporte de equipaje	00:50	00:25
3	Transporte de artículos especiales	00:10	00:10
4	Contingencias	00:45	00:35
Total de horas		01:55	01:20



Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010 Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



2023
Francisco
VILLA



COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
ASOCIACIÓN FEDERATIVA DE AEROLÍNEAS DE MÉXICO

Dirección de Seguridad de la Aviación Civil
4.1.2.4.SEG. 3394 VUS-2023

Plan de estudios – Seguridad Contratada:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Transporte de pasajeros	00:30	00:10
2	Transporte de equipaje	00:30	00:30
3	Transporte de artículos especiales	00:10	00:10
4	Seguridad de la aeronave	02:10	00:40
5	Contingencias	00:40	00:15
	Total de horas	04:00	01:45

Plan de estudios – Carga aérea:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Aceptación, manejo y transporte de la carga aérea	00:40	00:15
2	Controles de accesos	00:10	00:05
3	Seguridad de la carga	01:30	01:00
4	Transporte de artículos especiales	00:30	00:10
5	Manejo y transporte de la carga aérea en plataforma	00:10	00:10
6	Seguridad de la aeronave	00:05	00:05
7	Apoderamiento ilícito de las instalaciones y las aeronaves	00:30	00:10
8	Contingencias	00:25	00:10
	Total de horas	04:00	02:05

Plan de estudios – Coordinador de seguridad en tierra:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Introducción a la seguridad de la aviación civil	00:30	00:15
2	Amenazas en contra de la aviación civil.	00:20	00:10
3	Marco jurídico	00:40	00:15
4	Seguridad de las instalaciones aeroportuarias	00:30	00:15
5	Seguridad de los usuarios y su equipaje de mano	00:45	00:20
6	Seguridad del equipaje de bodega	00:15	00:20
7	Artículos prohibidos	00:20	00:10
8	Seguridad de la aeronave	01:15	00:35
9	Seguridad de la carga, encomienda de mensajería paquetes expresos y correo	00:20	00:10
10	Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuestos	00:10	00:05
11	Actos de interferencia ilícita	01:50	01:15
12	Pasajeros perturbadores o insubordinados	00:30	00:55
13	Sems	00:10	00:10
14	Derechos humanos	00:05	00:05
	Total de horas	07:40	05:00

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010 Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac





COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
AGENCIA FEDERAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Dirección de Seguridad de la Aviación Civil
4.1.2.4.SEG. 3394 VUS-2023

Plan de estudios – Personal Directivo involucrado en las operaciones aéreas:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Introducción al curso	00:10	00:10
2	Seguridad de la aviación civil	00:50	00:50
3	Normatividad nacional e internacional	01:00	01:00
4	Identificación de la amenaza	00:15	00:15
5	Estructura del programa de seguridad PSPAI	00:25	00:25
6	Contingencias	01:00	01:00
	Total de horas	03:40	03:40

Plan de estudios – Personal Administrativo y de limpieza involucrado en las operaciones aéreas:

Módulo	Descripción	Duración	
		Inicial	Periódico
1	Introducción al curso	00:10	00:10
2	Seguridad de la aviación civil	00:30	00:30
3	Amenaza de bomba por teléfono	00:15	00:15
4	Amenaza de bomba presencial	00:15	00:15
5	Objetos desatendidos	00:15	00:15
	Total de horas	01:25	01:25

Así mismo se le informa que deberá presentar una copia simple de este oficio a las Comandancias Locales de los Aeropuertos, en donde imparta los cursos, ya que estas deben constatar el estado y vigencia del Programa de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil autorizado por esta Dirección de Seguridad de la Aviación Civil.

En cumplimiento al Programa de Seguridad de la Aviación Civil del Estado Mexicano, Capítulo IX – Instrucción al personal de Seguridad de la Aviación Civil, la presente Autorización obliga a la empresa a que únicamente se imparta el citado Programa mediante un Instructor debidamente autorizado por esta Agencia Federal de Aviación Civil y de que el personal que reciba la instrucción en Seguridad de la Aviación Civil cumpla con todos los requisitos establecidos en el Capítulo IX - Instrucción al personal de Seguridad de la Aviación Civil – Incisos C, D, de este mismo instrumento, así como aquellos requeridos en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento. Sin perjuicio o menoscabo de aquellas otras requeridas por otras dependencias de la administración pública federal.

Cabe señalar, que cualquier revisión y/o modificación al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, debe notificarse antes del vencimiento de su vigencia a esta Dirección, puntualizando dichos cambios, así como de adjuntar un correo electrónico con el conteniendo su Programa Instrucción completo.

La suspensión temporal o permanente de la misma se originará por cambios en la legislación aplicable o por cambios de las políticas internas de esta Autoridad, previa notificación para tal efecto.


DIRECTOR/DCS

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010 Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac





COMUNICACIONES
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC
AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Dirección de Seguridad de la Aviación Civil
4.1.2.4.SEC. 3394 VUS-2023

Durante la Vigilancia del presente, la autoridad, se sujeta a las actividades de vigilancia permanente establecidas en la normatividad vigente para comprobar el continuo cumplimiento de las disposiciones aplicables.

La Autoridad Aeronáutica se reserva el derecho de revocación de la presente, en caso de comprobar mediante algún de los recursos de vigilancia permanente, que la autorizada incumple o contraviene las disposiciones aplicables.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

Mtra. Rosalba Gabriela Paz Castillo
Directora de Seguridad de la Aviación Civil



Ccp. Gral. Gpo. P.A. D.E.M.A. Ret. Edgar Osvaldo Ahedo Agraz. - Director Ejecutivo de Seguridad Aérea. - Para su conocimiento.
Cap. P.A. y Lic. Juan Carlos Alor, Director de Seguridad Aérea. Para su Conocimiento.
Ing. Eduardo Martínez Mendoza. Subdirector de Seguridad Aérea. Para su conocimiento.



RGPC/DLGR/RCA

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010 Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.
T: (55) 5723 9309 www.gob.mx/afac



2023
Francisco
VILLA



Anexo 2. Formato para levantar reporte ante la autoridad por un pasajero perturbador.



**FORMULARIO PARA LEVANTAR REPORTE ANTE LA AUTORIDAD
POR UN PASAJEROS PERTUBADOR**

Debe completarse despues de todo incidente de nivel 1 a nivel 4

Matricula _____ Fecha: _____
 _____ Hora (UTC) del incidente: _____

Ruta del vuelo: _____
 Fase del vuelo: _____

Tripulacion del vuelo

Piloto al mando

Copiloto

Categoría 2 / categoría 3 (después de Categoría 1 - advertencia verbal)
 Se entregó Tarjeta de advertencia al pasajero

1. Marca con una X el Nivel de interferencia

Nivel 1. comportamiento perturbador, incluido un comportamiento sospechoso o verbalmente amenazante.
Nivel 2. comportamiento físicamente abusivo.
Nivel 3. comportamiento que crea un peligro de muerte
Nivel 4. tentativa de apoderamiento o intención para introducirse a la cabina de tripulación de vuelo.

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
(Verbal)	(Físico)	(Amenaza de muerte)	(Puesto de pilotaje)

2. Descripción del pasajero (s) perturbador

Nombre: _____

Hombre	Mujer	Altura: _____	Edad: _____	Peso: _____
--------	-------	---------------	-------------	-------------

Nombre: _____

Hombre	Mujer	Altura: _____	Edad: _____	Peso: _____
--------	-------	---------------	-------------	-------------



3. Lugar del incidente

Zona:	otro (especificar):
-------	----------------------

4. Marca con una X la naturaleza del incidente

<input type="checkbox"/>	* De pasajero a pasajero
<input type="checkbox"/>	* De pasajero a miembro de la tripulación
<input type="checkbox"/>	* Uso de arma
<input type="checkbox"/>	* Otro (especificar)

5. Marca con una X causa específica, si se conoce

<input type="checkbox"/>	1. Alcohol	
<input type="checkbox"/>	2. Equipaje de cabina	
<input type="checkbox"/>	3. Asiento	
<input type="checkbox"/>	4. Relacionada con drogas	
<input type="checkbox"/>	5. Telefono móvil	
<input type="checkbox"/>	6. Prohibición de fumar	
<input type="checkbox"/>	7. Artefactor electricos	
<input type="checkbox"/>	8. Reglamentación sobre cinturón de seguridad	
<input type="checkbox"/>	9. Otra (especificar)	

6. Marca con una X las medidas adoptadas

<input type="checkbox"/>	Desembarcado antes del vuelo	
<input type="checkbox"/>	Incidente resuelto	
<input type="checkbox"/>	Se le sujeto	
<input type="checkbox"/>	Aterrizaje no regular/desvío de Aeropuerto	
<input type="checkbox"/>	Se llamo a la policia	
<input type="checkbox"/>	Pasajero desembarcado	
<input type="checkbox"/>	Se solicito el arresto	
<input type="checkbox"/>	Se cancelaron el viaje	

7. Marca con una X si se obtuvo asistencia médica

<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
-----------------------------	-----------------------------

Se administraron primeros auxilios

1. Al pasajero (s)		2. A los miembros de la tripulación	
<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

3. Al pasajero (s) perturbador

<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
-----------------------------	-----------------------------

Se administraron medicamentos (especificar el tipo):

Nombre (s) del médico (s) _____

Dirección: _____

Número de teléfono: _____

Breve descripción de las lesiones: _____

8. Cumplimiento de la ley - Policia

<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
-----------------------------	-----------------------------

Testigo 1

Nombre

Número de telefono

Testigo 2

Nombre

Número de telefono