

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CIRCULAR OBLIGATORIA



CIRCULAR OBLIGATORIA QUE ESTABLECE LOS REQUERIMIENTOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA PREVENCIÓN DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA QUE DEBEN CUMPLIR LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL O INTERNACIONAL QUE TRANSPORTEN CARGA, ENCOMIENDAS EXPRÉS Y/O CORREO PROVENIENTE DE EMBARCADORES, EXPEDIDORES, CONSOLIDADORES DE CARGA, AGENTES ADUANALES, Y/O TRANSPORTISTAS.

18 de Septiembre de 2014

CONTENIDO

1. OBJETIVOS DE LA CIRCULAR
2. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS
3. ALCANCE Y APLICABILIDAD
4. MARCO LEGAL
5. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN.
6. RECLUTAMIENTO, SELECCIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL
7. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS INSTALACIONES
8. ACEPTACIÓN, MANEJO Y TRANSPORTE DE LA CARGA AÉREA
9. INSPECCIÓN DE LA CARGA AÉREA
10. SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, ULD'S, VEHÍCULOS Y REMOLQUES
11. RESPUESTA A INCIDENTES Y ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA
12. CONTROL DE DOCUMENTOS, CONSERVACIÓN DE REGISTROS Y SEGURIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN
13. ACREDITACIÓN / RECONOCIMIENTO Y REGISTRO
14. CONTROL DE CALIDAD
15. FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE CARGA Y CORREO
16. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA CIRCULAR
17. SANCIONES
18. ANEXOS
19. VIGENCIA

1. OBJETIVOS DE LA CIRCULAR.**1.1. Objetivo General.**

Establecer los requerimientos y medidas de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita que deben cumplir los Concesionarios y Permisionarios de transporte aéreo nacional o internacional que transporten carga, encomiendas exprés y/o correo proveniente de embarcadores, expedidores, consolidadores de carga, agentes aduanales, y/o transportistas; así como las medidas de seguridad que deben observar los prestadores de servicios de asistencia en tierra, Concesionarios y Permisionarios de aeródromos civiles, Permisionarios de almacenes y recintos fiscalizados que entren en contacto con dichos envíos.

1.2. Objetivos Específicos de la Circular.

1.2.1. El objetivo de la presente Circular es proteger la seguridad del transporte aéreo de carga en la cadena de suministro mediante la normatividad vigente, normas, procedimientos y medidas de control de calidad para proteger la carga aérea contra actos de interferencia ilícita.

1.2.2 La presente Circular Obligatoria tiene por objeto regular la industria de la carga aérea dentro de la cadena de suministro que se utiliza para la carga aérea, encomiendas exprés y/o correo, a través de la acreditación y reconocimiento de Operadores de Carga Segura, mediante la protección de las cadenas de suministro, de conformidad con las normas internacionalmente reconocidas por los Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que son compatibles con el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria (PNSA).

1.2.3 La implementación de esta Circular no sustituye o contraviene cualquier disposición o regulación aplicable a la seguridad de la aviación civil en los Estados Unidos Mexicanos y está destinada a complementar el PNSA.

1.2.4 La implementación de esta Circular debe facilitar el reconocimiento mutuo de los Programas Nacionales de Seguridad para la Cadena de Suministro equivalentes entre los Estados contratantes de la OACI.

2. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

2.1. Definiciones.

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

Carga agrupada. 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.

Carga segura. Un envío de carga aceptada por un Operador de Carga Segura, al que ya se le han aplicado controles de seguridad apropiados, y que en lo sucesivo queda protegido contra interferencias ilícitas. También se refiere a un envío de "Carga No Segura" que haya sido sometida a controles de seguridad apropiados, convirtiéndola en "Carga Segura", y que en lo sucesivo queda protegida contra interferencias ilícitas.

Carga no segura. Es un envío de carga aérea entregada a un Operador de Carga Segura que no ha sido aún sometido a controles de seguridad apropiados, o un envío de carga aérea que ha sido sometida a controles de seguridad apropiados, siendo posible o bien que efectivamente haya sido confirmado que ha sido objeto de manipulación indebida o interferencia ilícita. Toda la carga proveniente de una entidad no acreditada o no reconocida como Operador de Carga Segura, debe ser considerada "Carga No Segura"; por lo tanto, será necesario someter dicho envío de carga aérea a controles de seguridad para hacerla segura, antes que pueda ser transportada por vía aérea.

Carga o Correo de alto riesgo. La carga o correo que se presenta para su transporte por alguna entidad desconocida, o que muestra evidencias de haber sido alterada, debe ser considerada de "alto riesgo" si además cumple con alguno de los siguientes criterios:

- Se cuenta con información de inteligencia específica que indica que la carga o el correo posee alguna amenaza a la aviación civil; o
- La carga o correo muestra algún tipo de anomalía que genera alguna sospecha; o
- La naturaleza de la carga o correo es tal que la aplicación de las medidas básicas de seguridad no son suficientes para detectar algún tipo de artículo prohibido que pueda poner en peligro a la aeronave. Sin importar que la carga provenga de una entidad reconocida o desconocida, la entidad gubernamental de inteligencia la puede considerar o clasificar como de "alto riesgo".

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

COMAIL. Abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

COMAT. Abreviatura de materiales de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

Correo. Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Edificio de mercancías. Edificio por el que pasan las mercancías entre el transporte aéreo y el terrestre, y en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacenan las mercancías hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

Embarcador. Persona o entidad, quienes originan y ofrecen carga para transportarse vía aérea.

Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipo de detección de trazas. Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de materiales explosivos en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Información de seguridad. Datos, documentos o contenidos, ya sean físicos o electrónicos, con ayuda de los cuales se pueda comprometer la eficacia de los controles de seguridad y/o causar un serio perjuicio a las actividades de seguridad.

Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto. Terminal de transporte de pasajeros o mercancías en un centro de población urbano en el que existen instalaciones de despacho.

Mercancías. Véase definición de carga.

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 las Instrucciones Técnicas o que esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Operador económico autorizado.- Una entidad relacionada con el movimiento internacional de mercancías, que ha sido aprobado por o en nombre de una administración nacional de aduanas en cumplimiento con el marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) o normas equivalentes de seguridad de la cadena de suministros. En México es el operador certificado bajo el Nuevo Esquema de Empresas Certificadas.

Operador de carga segura.- Una entidad dentro de la cadena de suministro a quien se le requiere que adopte e implemente formalmente un Programa de Seguridad de la Carga que cumpla con todos los requerimientos de seguridad establecidos en esta Circular Obligatoria. Estos incluyen a los agentes de carga, recintos fiscalizados, almacenes, concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles, concesionarios y permisionarios de transporte aéreo, prestadores de servicios de asistencia en tierra, embarcadores, transportistas terrestres, marítimos y ferroviarios, así como otros involucrados en la cadena de suministro que cuenten con la Acreditación o Reconocimiento de operador de carga segura.

Palé: Plataforma hecha con palos de madera u otro material para apoyar las mercancías empaquetadas durante su transporte (En idioma inglés se conoce como "Pallet").

Programa de seguridad. Medidas escritas adoptadas para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Proveedor crítico.- Aquellos proveedores que proporcionan servicios o productos a un Operador de Carga Segura y que participan en el sistema de seguridad de la cadena de suministro.

Recinto fiscal.- Aquellos lugares donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

Recinto fiscalizado.- Concesión otorgada por el servicio de administración tributaria para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales o de un inmueble ubicado dentro o colindante a un recinto aéreo.

Sistema de detección de artefactos explosivos (EDDS). Sistema o combinación de diferentes técnicas 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.

Sistema de detección de explosivos (EDS). Sistema o combinación de diferentes técnicas con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

ULD (Unit Load Device): Palés y contenedores utilizados para el transporte de carga aérea contruidos de manera que se aseguran al piso de la aeronave pasando a ser parte integral de la estructura de la misma

Zona de mercancías. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para la manipulación de mercancías. Incluye las plataformas, los edificios y almacenes de mercancías, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

2.2. Abreviaturas.

ACISP. All Cargo International Security Program.

AOSSP. Aircraft Operator Standard Security Program.

CCTV. Circuito Cerrado de Televisión.

CFR. Código Federal de Regulaciones.

C-TPAT. Customs Trade Partnership Against Terrorism.

EDDS. Sistema de Detección de Artefactos Explosivos.

EDS. Sistema de Detección de Explosivos.

ETD. Equipo Detector de Rastros de Explosivos.

FACMSP. Foreign Air Carrier Model Security Program.

FACOSSP. Full All Cargo Operator Standard Security Program.

IATA. International Air Transport Association.

IED. Dispositivo Explosivo Improvisado.

NEEC. Nuevo Esquema de Empresas Certificadas.

RFID. Radio Frequency IDentification.

SAT. Servicio de Administración Tributaria.

TC. Transport Canada.

TSA. Transportation Security Administration.

ULD. ULD (Unit Load Device): Palés ("pallets" en idioma inglés) y contenedores utilizados para el transporte de carga aérea contruidos de manera que se aseguran al piso de la aeronave pasando a ser parte integral de la estructura de la misma

UPU. Unión Postal Universal.

WCO. World Customs Organización (Organización Mundial de Aduanas -OMA-).

3. ALCANCE Y APLICABILIDAD.

3.1. Alcance de la Circular.

3.1.1. El alcance de esta Circular comprende a los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo nacional e internacional y en su caso al resto de las organizaciones con funciones y responsabilidades designadas en la sección 5.4, siempre y cuando estas actúen en nombre y representación de los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo para el transporte de carga.

3.2. Aplicabilidad de la Circular.

3.2.1. La presente Circular aplica de manera obligatoria a los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo, quienes deben garantizar la implementación de los preceptos contenidos en este documento, por parte de aquellas entidades que brinden servicios para los envíos de carga que pretendan transportar. Es decir, que los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo pueden delegar y/o compartir las responsabilidades con las siguientes entidades, mediante las formalidades que prevé esta Circular a:

- a) Expedidores / Embarcador;
- b) Consolidadores de carga;
- c) Concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles;
- d) Prestadores de servicios de asistencia en tierra ;
- e) Agentes aduanales;
- f) Recintos fiscalizados.
- g) Permisionarios de almacenes;
- h) Transportistas terrestres, marítimos y ferroviarios;
- i) Todos los demás involucrados en la cadena de suministro que pretendan obtener el Reconocimiento de Operador de Carga Segura.

Mismos que deben cumplir las normas de seguridad establecidas dentro o fuera de las instalaciones del aeropuerto y proporcionar servicios de carga de acuerdo a los lineamientos de esta Circular.

Las autoridades –civiles y militares- que intervienen dentro de las cadenas de suministro de la carga aérea, encomiendas express y correo que se transportan por la vía aérea y que son las autoridades competentes en materia de seguridad pública, seguridad nacional, facilitación, asuntos fiscales, asuntos sanitarios u otras a que deben sujetarse los concesionarios, permisionarios y los agentes acreditados que actúan en su nombre y representación, deberán realizar sus funciones de acuerdo y/o en coordinación a los preceptos de esta Circular Obligatoria y el demás marco regulatorio de la seguridad de la aviación civil aplicable a la carga aérea (por referir, entre otros, el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, la Ley de Aeropuertos, la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, las Circulares Obligatorias, acuerdos intersecretariales y correspondientes); así como el de las Leyes y Reglamentos de cada Autoridad competente.

Nota: Para acceder a las zonas de seguridad restringida de instalaciones de las entidades comprendidas en este numeral, se deben observar las disposiciones establecidas en los ordenamientos aplicables al control de acceso y permanencia en las mismas.

3.2.2. Para la implementación de esta Circular, se estará de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 16.

4. MARCO LEGAL.

El objetivo de este capítulo es asegurar que la implementación de la presente Circular Obligatoria se realiza de acuerdo con las normas internacionales y nacionales aplicables y las prácticas recomendadas que el Estado se ha comprometido a cumplir, de conformidad con el marco normativo nacional de los Estados Unidos Mexicanos.

Con fundamento en el artículo 36 fracciones I, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2 fracción XVI y 21 fracciones XXXVI y XXXVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 6 fracciones I, V y XVI y 61 de la Ley de Aviación Civil; 43, 44, 45, 46 y 47 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 6 fracción I, VI y XII, 71, 72 y 73 de la Ley de Aeropuertos; 151, 152, 153, 154, 163 fracción VII y 164 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos; capítulo IV, Asignación de responsabilidades, apartado "D" Concesionarios y Permisarios de servicio al público de transporte aéreo, Capítulo VI, Protección de aeródromos, aeronaves e instalaciones y servicios a la navegación aérea, y Capítulo VII apartados "G" y "H del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria; en el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, los que confiere al Anexo 17 "Seguridad" Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

4.1. Legislación internacional.

4.1.1. Normas y Convenios Internacionales.

- a) Convenio de Aviación Civil Internacional.
- b) Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Facilitación.
- c) Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Seguridad, Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- d) Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por la vía aérea.
- e) Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 - Convenio de Tokio.
- f) Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, adoptada por la Conferencia de la Haya el 16 de diciembre de 1970 - Convenio de La Haya.
- g) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 - Convenio de Montreal.
- h) Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971; firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 - Protocolo de Montreal.
- i) Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1º de marzo de 1991 - Convenio de marcación de Explosivos Plásticos.

4.1.2. Métodos Recomendados.

- a) Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT).
- b) Documento 8973 Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita de la OACI.
- c) Documento 9159 Manual de Facilitación de la OACI.
- d) World Customs Organization (WCO) SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade..

4.1.3. Estados Unidos de Norteamérica.

- a) Aviation and Transportation Security Act.
- b) Título 49 del Código Federal de Regulaciones (CFR), Capítulo XII, Partes 1500 a 1599.
- c) TSA Aircraft Operator Standard Security Program (AOSSP).
- d) TSA All Cargo International Security Program (ACISP).
- e) TSA Foreign Air Carrier Model Security Program (FACMSP).
- f) TSA Full All Cargo Operator Standard Security Program (FACOSSP).

4.1.4. Canadá.

- a) Air Cargo Security (ACS) Program.
- b) Partners In Protection (PIP).

4.1.5. Comunidad Económica Europea.

- a) Documento 30 de la Conferencia Europea de Aviación Civil.
- b) Marco regulatorio aplicable a la seguridad de la aviación civil. Regulación (EU) 1082/2012, Regulación (EU) 859/ 2011, Regulación (EU) 185/2010, Regulación (EC) 300/2008 y Regulación (EC) 2320/2002 y Regulación (EU) 189/2013.

5. ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN.

El objetivo de este capítulo es proporcionar los lineamientos generales a las entidades descritas en la sección 3.2 para asegurar la existencia de los procesos y capacidad de gestión requeridas, que soporten consistentemente la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil en sus operaciones diarias, la concientización de la seguridad, la comunicación, coordinación y otros procesos de funcionamiento.

5.1. Estructura organizacional.

5.1.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener un expediente registrado ante la Dirección General de Aeronáutica Civil que contenga al menos la siguiente información:

- a) Nombre, dirección fiscal y descripción del giro del Operador de Carga Segura;
- b) Nombre, cargo y currículum del directivo designado por el Operador de Carga Segura como responsable de seguridad ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) Carta Responsiva de asignación de tal facultad del directivo designado en 5.1.1 (b).

5.1.2. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar la existencia de instalaciones, espacios de trabajo, equipamiento y servicios de soporte que satisfagan los requerimientos operacionales de esta Circular.

5.1.3. Todo Operador de Carga Segura debe demostrar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, tener la capacidad de gestión necesaria para prestar los servicios aeroportuarios y/o complementarios de acuerdo con su tipo de actividad para el manejo de la carga, de conformidad con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, a fin de pueda cumplir con los objetivos de seguridad establecidos en esta Circular, y los correspondientes de esta Circular

5.1.4. Todo Operador de Carga Segura que proporcione servicios en México debe aplicar para sus operaciones un Programa de Seguridad, formulado por escrito y aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

5.1.5. La Dirección General de Aeronáutica Civil expedirá una Acreditación de Operador de Carga Segura a los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo y un Reconocimiento como Operador de Carga Segura al resto de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1 de la presente Circular.

5.1.6. El Programa de Seguridad del Operador de Carga Segura debe contener los procedimientos y especificaciones establecidas en la presente Circular ya sea de manera física y/o electrónica.

5.1.7. Todo Operador de Carga Segura debe desarrollar y mantener actualizados, procedimientos que incluyan estándares de seguridad de la aviación civil que sean consistentes con el medio ambiente operacional y que sean flexibles ante cambios futuros relevantes, incluyendo los cambios y actualizaciones de la normatividad aplicable.

5.2. Políticas de Seguridad.

5.2.1. Todo Operador de Carga Segura debe establecer, documentar, implementar, mantener y difundir interna y externamente, una Política de Seguridad de la Aviación Civil de la carga aérea, la cual debe:

- a) Estar firmada por el ejecutivo de más alto nivel dentro de la organización;
- b) Ser consistente con otras políticas de la organización;
- c) Establecer claramente los objetivos de seguridad de la aviación civil de la organización;
- d) Ser consistente con el nivel de amenaza existente mediante una gestión de riesgos periódica y efectiva; e
- e) Incluir el cumplimiento de las regulaciones aplicables vigentes.

5.2.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos que aseguren la difusión de su Política de Seguridad de la Aviación Civil entre sus empleados y proveedores críticos de servicio externos a través de los medios necesarios para ello.

5.2.3. Todo Operador de Carga Segura y sus proveedores críticos de servicio externos deben demostrar el compromiso formal mediante contratos para la adopción y mantenimiento de esta Circular y de los procedimientos del Operador.

5.2.4. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos de gestión que garanticen la supervisión y control de las operaciones de acuerdo con esta Circular.

5.3. Responsabilidades de la Alta Dirección.

5.3.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener un organigrama en donde se muestren las áreas responsables de realizar las actividades de seguridad de la carga.

5.3.2. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que la autoridad y responsabilidades están claramente definidas y detalladas en sus procedimientos y que éstas son difundidas en todas las áreas que tengan funciones de seguridad.

5.3.3. Todo Operador de Carga Segura debe designar a una persona que sea responsable del desarrollo, implementación y mantenimiento del Programa de Seguridad de la Carga Aérea.

5.3.4. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que la autoridad y responsabilidades están claramente definidas y detalladas en sus procedimientos y que éstas son difundidas en todas las áreas que tengan funciones de seguridad.

5.3.5. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que sus procedimientos operativos de seguridad de la carga incluyan las funciones y responsabilidades de todo el personal involucrado en las operaciones de vigilancia, custodia y manejo de las mercancías.

5.3.6. Todo Operador de Carga Segura debe asignar responsabilidades de enlace con las autoridades correspondientes, proveedores de equipo u otras entidades involucradas con la seguridad de la carga.

5.4. Funciones y responsabilidades.

5.4.1. Dirección General de Aeronáutica Civil.

5.4.1.1. La autoridad competente designada para la seguridad de la aviación civil en México, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

5.4.1.2. Sin que la enumeración que sigue sea limitativa, las responsabilidades de la Dirección General de Aeronáutica Civil incluyen:

I.Elaborar y actualizar la presente Circular Obligatoria y llevar a cabo las acciones necesarias para su implementación.

II.Examinar y mantener la eficacia de la presente Circular Obligatoria mediante los procedimientos establecidos en el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil, incluyendo la evaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después del acontecimiento de un acto de interferencia ilícita y la adopción de las medidas necesarias para minimizar las vulnerabilidades existentes, a fin de evitar y prevenir los potenciales efectos de éstos.

III.Examinar y aprobar los programas de seguridad de los Operadores de Carga Segura, mediante los mecanismos pertinentes de supervisión, verificación y control (verificaciones, inspecciones, pruebas y estudios de seguridad).

- IV. Emitir las Acreditaciones y Reconocimientos de Operador de Carga Segura, y su cancelación, suspensión o revocación en caso de incumplimiento con lo establecido en esta Circular según corresponda.
- V. Realizar un control y registro actualizado de los Operadores de Carga Segura acreditados / reconocidos, que se encuentre publicado en la respectiva página web.
- VI. Verificar que los servicios de seguridad que se prestan en los aeródromos para asegurar la cadena de custodia y salvaguarda de la carga, se proporcionen satisfactoriamente con los medios materiales, personal capacitado y procedimientos necesarios para asegurar la eficiencia y eficacia requeridas.
- VII. Asegurar la aplicación de los requisitos mínimos de capacitación y entrenamiento en seguridad de la aviación para la carga aérea, establecidos en las Reglas Generales de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- VIII. Emitir y/o autorizar y verificar la aplicación de los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil de los Operadores de Carga Segura.
- IX. Vigilar, supervisar, inspeccionar y verificar a los Operadores de Carga Segura.
- X. Realizar las investigaciones conducentes a los Operadores de Carga Segura o a quien resulte responsable en caso de incurrir en incumplimientos referido en esta Circular en el transporte ilícito de mercancías peligrosas, armas, explosivos y artefactos explosivos, dentro de su área de competencia en la cadena de suministro y notificar a la OACI y otras autoridades competentes.
- XI. La DGAC a través de la Comandancia Local debe mantener actualizado el programa de seguridad del aeródromo, asegurando la incorporación de las medidas de seguridad para la carga aérea.
- XII. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- XIII. La DGAC llevará a cabo de manera permanente, las acciones necesarias para actualizar la legislación aplicable, a fin de incluir las responsabilidades de los diferentes actores que participan a lo largo de toda la cadena de suministro.
- XIV. Asegurarse de que los requerimientos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y de esta Circular sean integrados en el diseño y construcción de nueva infraestructura relacionada con la carga aérea, encomiendas exprés y correo
- XV. Emitir y difundir oportunamente a los Operadores de Carga Segura la lista de los equipos de inspección reconocidos incluyendo sus características, así como convalidar éstos con el listado de otros Estados

5.4.2. Concesionario o permisionario de transporte aéreo.

5.4.2.1. El concesionario o permisionario de transporte aéreo es responsable de la carga transportada en su flota, o la flota que utilice toda vez que tenga el derecho de la explotación del transporte de la carga por la vía aérea conforme prevé la Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos, los Reglamentos de éstas, así como el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. El coordinador de seguridad en tierra o quienes el concesionario o permisionario designe, se

responsabilizará de la implantación y aplicación de las medidas de seguridad para la carga aérea con el objeto de prevenir actos de interferencia ilícita, así como proporcionar las facilidades a la autoridad competente para la detección y persecución de otras actividades delictivas en materia del transporte de carga por la vía aérea.

5.4.2.2. Sin que la enumeración sea limitativa, los concesionarios o permisionarios de transporte aéreo deben:

- I. Acreditarse como Operador de Carga Segura bajo los lineamientos que establece la presente Circular.
- II. Incluir las medidas de seguridad para la carga aérea en su programa de seguridad, detallado en el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (MSPAII).
- III. Poner a disposición de los Concesionarios y Permisionarios del Aeródromo donde operen una copia impresa de aquellas partes donde se incluyen las medidas de seguridad para la carga aérea, de su Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (MSPAII), a efecto de que dicho Concesionario del Aeródromo las incluya en el Programa de Seguridad del Aeródromo, para cumplir con los requisitos de esta circular.
- IV. Reevaluar las medidas de seguridad y procedimientos contenidos en su Programa de Seguridad luego de acontecido un acto de interferencia ilícita relacionado con la carga aérea, y adoptar las medidas correctivas apropiadas.
- V. Incluir en sus procedimientos de control y aseguramiento de la calidad en seguridad de la aviación civil, los procedimientos de vigilancia tanto para sí mismo como para terceros, para asegurar el cumplimiento de la presente Circular.
- VI. Conservar la cadena de custodia para la salvaguarda de la carga durante el embarque, el transporte por la vía aérea y el desembarque de las mercancías.
- VII. Si el concesionario o permisionario cuenta con procedimientos para el manejo de la carga fuera de las zonas restringidas de los aeródromos en que opere, e incluso en la parte pública, éste debe extender la salvaguarda hasta donde se extinga su responsabilidad a lo largo de toda la cadena de custodia.
- VIII. Si el Concesionario o Permisionario es perpetrado por un incidente de seguridad de la aviación civil o por un acto de interferencia ilícita o las Autoridades competentes cuentan con información de seguridad que permiten establecer que será perpetrado en las áreas o aeronaves donde maneja la carga, encomiendas exprés y/o correo que se encuentre bajo su custodia, éste debe activar su Plan de contingencia o emergencia en concordancia con el Programa de seguridad del aeródromo civil.
- IX. Si el concesionario o permisionario es perpetrado o las Autoridades competentes cuentan con información de seguridad que permiten establecer que será perpetrado por un acto de interferencia ilícita, debe facilitar la actuación de los equipos de reacción táctica disponibles para conservar en la medida de lo posible, la vida de los pasajeros, las personas, el público en general y la minimización de los daños posibles.
- X. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

5.4.3. Operador de Carga Segura.

5.4.3.1. Los Operadores de Carga Segura que proporcionan servicios en México deben aplicar para sus operaciones un programa de seguridad, formulado por escrito y aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para satisfacer los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y de la presente Circular.

5.4.3.2. Todos los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo deben acreditarse como Operador de Carga Segura para poder efectuar operaciones relacionadas con el manejo y transporte de la carga.

5.4.3.3. Para efectuar operaciones relacionadas con el manejo y transporte de la carga aérea, pueden gestionar y obtener un Reconocimiento como Operador de Carga Segura, las siguientes entidades, siempre y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro:

- a) Agentes aduanales;
- b) Almacenes;
- c) Concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles;
- d) Consolidadores de carga;
- e) Embarcadores;
- f) Expedidores;
- g) Prestadores de servicios de asistencia en tierra;
- h) Recintos fiscalizados.
- i) Transportistas terrestres, marítimos y ferroviarios;
- j) Otros involucrados en la cadena de suministro.

5.4.3.4. La obtención del Reconocimiento como Operador de Carga Segura implica la adopción de las funciones y responsabilidades descritas en los numerales del 5.4.4 al 5.4.10 de la presente Circular, según corresponda.

5.4.3.5. Los Operadores de Carga Segura deben demostrar, sin que la enumeración sea limitativa:

- I. Que la carga y el correo se han sometido a controles de seguridad de conformidad con los procedimientos establecidos en la presente Circular, antes de cargarlos a bordo de una aeronave.
- II. En caso de requerirse por situaciones de contingencia, de que la carga no haya sido clasificada como "Carga segura" o cualquier otra situación establecida por la DGAC, presentar o someter a los controles de seguridad correspondientes, la carga, las encomiendas exprés y el correo a los controles de seguridad en el aeropuerto de origen, de transferencia o de conexión, previo su embarque en una aeronave, así como para su control y verificación documental.
- III. Establecer medidas para garantizar que la carga y el correo destinados a transportarse en una aeronave, sea manipulada y trasladada en un entorno seguro, protegiéndolos para impedir que sean intervenidos para la introducción de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.
- IV. De conformidad con los estudios de evaluación de riesgos y amenazas en contra de la seguridad de la aviación civil que efectúe la Dirección General de Aeronáutica Civil o que reciba y acepte de otra

Autoridad competente, someter la carga y el correo a los controles de seguridad que la autoridad competente determine.

V. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

VI. Poner a disposición de los Concesionarios y Permisionarios de transporte aéreo y de los otros participantes que operen en su nombre y representación la carga aérea, encomiendas exprés y correo en el aeropuerto una copia electrónica o impresa de aquellas partes relevantes de Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos de esta Circular y del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

VII. Revaluar las medidas de seguridad y procedimientos contenidos en su Programa de Seguridad luego de acontecido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, vandalismo y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea, encomiendas exprés y correo; así como adoptar las medidas correctivas apropiadas.

VIII. Realizar actividades de control de calidad internamente y asegurarse de que las deficiencias sean rectificadas.

IX. Establecer procedimientos de emergencia a ser aplicados en administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.

X. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea, encomiendas exprés y correo que sea proporcional con la amenaza o riesgo.

5.4.4. Concesionario o permisionario del aeródromo civil.

5.4.4.1. El administrador aeroportuario designado por el concesionario o permisionario se responsabilizará de la implantación y aplicación de las medidas de seguridad para prevenir actos de interferencia ilícita en el aeródromo, así como proporcionar las facilidades a la autoridad competente para la detección y persecución de otras actividades delictivas relativas al transporte de carga por la vía aérea.

5.4.4.2. Las responsabilidades en materia de seguridad de la carga aérea específicas del administrador aeroportuario incluyen, sin que esta enumeración sea limitativa, las siguientes:

I. Incluir en el programa de seguridad del aeródromo, los detalles de las medidas de seguridad para la carga aérea, que proporcionen formalmente a través de su Manual de Seguridad para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita (MSPAII), los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo al concesionario del aeródromo, de conformidad al numeral 5.4.2.2. inciso II de con la presente Circular, para garantizar el cumplimiento de los requisitos del PNSA.

II. Participar en el Comité Local de Seguridad Aeroportuaria y poner en práctica las medidas de facilitación indicadas en el numeral 5.4.4.1. que le competan sobre la carga aérea. Las específicas en materia de seguridad de la carga aérea, que en éste se instruyan corresponderá su aplicación a los operadores de carga segura respecto a para la carga aérea.

III. Aplicar las disposiciones del programa de seguridad del aeródromo en materia de seguridad aeroportuaria. de la carga a través de un jefe de seguridad, así como de los coordinadores de

seguridad del aeropuerto para cada turno, durante el horario de operación. Las correspondientes a la seguridad de la carga aérea, corresponderá al Concesionario o Permisionario del Transporte Aéreo y/o al Operador de Carga Segura, según corresponda de conformidad a lo indicado en la presente circular.

- IV. Proteger adecuadamente las zonas de seguridad definidas en el programa de seguridad del aeródromo civil, respecto a los efectos secundarios que ocasione una potencial amenaza en la carga perpetrada en el aeródromo, en virtud de que el operador de carga segura, será responsable mitigar el riesgo de la carga en sus efectos primarios, descritos en su manual de seguridad de dicho operador, así como proporcionar los recursos necesarios para minimizar los daños e interrupciones en la prestación de los servicios. Se propone aclarar dicha disposición, ya que su redacción es confusa y no define si se refiere en general a todas zonas de seguridad restringidas en el aeródromo, o las zonas donde se encuentra confinada la carga aérea.
- V. Incluir en los programas de capacitación para personal del aeródromo, de seguridad y de la comunidad aeroportuaria local, los mecanismos de respuesta y coordinación requeridos para el cumplimiento de la presente Circular.
- VI. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos. Toda vez que los controles y procedimientos de seguridad que son responsabilidad del concesionario es la inspección de; personas y sus pertenencias; así como a la inspección de vehículos que ingresan a zona restringida. La carga, encomiendas express y correo, es responsabilidad del Operador de carga.
- VII. Reevaluar las medidas de seguridad y procedimientos contenidos en su Programa de Seguridad luego de acontecido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, vandalismo y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea, encomiendas exprés y correo; así como adoptar las medidas correctivas apropiadas.
- VIII. Realizar actividades de control de calidad internamente y asegurarse de que las deficiencias sean rectificadas.
- IX. Establecer procedimientos de emergencia a ser aplicados en administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.
- X. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea, encomiendas exprés y correo que sea proporcional con la amenaza o riesgo.
- XI. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.

5.4.5. Proveedor de servicios de asistencia en tierra.

5.4.5.1. Sin que la enumeración sea limitativa y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro, los proveedores de servicios de asistencia en tierra, deben:

- I. Conservar y demostrar apropiadamente la cadena de custodia de la carga que se transporte por la vía aérea.

- II. Aplicar las medidas de seguridad contenidas en la presente Circular para la prevención de actos de interferencia ilícita en la carga aérea.
- III. Demostrar su cumplimiento respecto a la observancia de la presente Circular.
- IV. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- V. Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad de manera de asegurar el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- VI. Realizar actividades de control de calidad internas y asegurarse de que las deficiencias sean rectificadas.
- VII. Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos de seguridad que se desarrollen en su área de responsabilidad de los Concesionarios y Permisosarios de transporte aéreo luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, vandalismo y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea y adoptar las medidas correctivas apropiadas.
- VIII. Establecer procedimientos de emergencia a ser aplicados en administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.
- IX. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea que sea proporcional con la amenaza o riesgo.
- X. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- XI. Definir y asignar tareas para la implementación de esta Circular dentro de sus áreas de responsabilidad.
- XII. Establecer procedimientos de emergencia a ser aplicados en administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.
- XIII. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea que sea proporcional con la amenaza o riesgo.
- XIV. Establecer procedimientos de emergencia a ser aplicados en administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.
- XV. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.

5.4.6. Consolidador de carga.

5.4.6.1. Sin que la enumeración sea limitativa y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro, los consolidadores de carga deben:

- I. Conservar y demostrar apropiadamente la cadena de custodia de la carga que se transporte por la vía aérea.
- II. Aplicar medidas de seguridad contenidas en la presente Circular para la prevención de actos de interferencia ilícita en la carga aérea.
- III. Demostrar su cumplimiento respecto a la observancia de la presente Circular.
- IV. Designar dentro de su organización, un responsable de Seguridad encargado de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.
- V.; Poner a disposición de los Concesionarios o Permisarios de transporte aéreo, de aeródromos y demás participantes de la custodia de la carga aérea en la cadena de suministro correspondiente, una copia electrónica o en papel de aquellas partes relevantes de su Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos de esta Circular.
- VI. Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad, para asegurar que cumplen con esta Circular y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, incluyendo aquellas medidas relativas a la seguridad de la carga aérea, encomiendas exprés y correo.
- VII. Proveer la infraestructura necesaria, los recursos y los recintos para implementar su Programa de seguridad.
- VIII. Realizar actividades de control de calidad internas asegurándose que las deficiencias sean rectificadas.
- IX. Asegurarse de que los requerimientos de esta Circular sean integrados al diseño y construcción de nueva infraestructura donde maneje carga aérea, encomiendas exprés y correo.
- X. Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, pillaje y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea, encomiendas exprés y correo; así como adoptar las medidas correctivas apropiadas.
- XI. Establecer procedimientos de emergencia a ser utilizados para administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.
- XII. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea que sea proporcional con la amenaza o riesgo.
- XIII. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- XIV. Definir y asignar tareas para la implementación de esta Circular.
- XV. Poner a disposición de los Concesionarios o Permisarios de transporte aéreo, de aeródromos y demás participantes relevantes de su actividad, una copia electrónica o en papel de aquellas partes relevantes de su Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

XVI. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.

5.4.7. Agente aduanal.

5.4.7.1. Sin que la enumeración sea limitativa y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro, los agentes aduanales deben:

- I. Conservar y demostrar apropiadamente la cadena de custodia de la carga que se transporte por la vía aérea.
- II. Aplicar medidas de seguridad contenidas en la presente Circular para la prevención de actos de interferencia ilícita en la carga aérea.
- III. Demostrar su cumplimiento respecto a la observancia de la presente Circular.
- IV. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.
- V. Definir y asignar tareas para la implementación de esta Circular.
- VI. Designar dentro de su organización, un responsable de Seguridad encargado de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.
- VII. Poner a disposición de los Concesionarios o Permisionarios de transporte aéreo, de aeródromos y demás participantes relevantes de su actividad, una copia electrónica o en papel de aquellas partes relevantes de su Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- VIII. Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad, para asegurar que cumplan con esta Circular y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, incluyendo aquellas medidas relativas a la seguridad de la carga aérea, encomiendas exprés y correo.
- IX. Proveer la infraestructura necesaria, los recursos y los recintos para implementar su Programa de seguridad.
- X. Realizar actividades de control de calidad asegurándose que las deficiencias sean rectificadas.
- XI. Asegurarse de que los requerimientos de esta Circular sean integrados al diseño y construcción de nueva infraestructura donde maneje carga aérea, encomiendas exprés y correo.
- XII. Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, pillaje y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea, encomiendas exprés y correo; así como adoptar las medidas correctivas apropiadas.
- XIII. Establecer procedimientos de emergencia a ser utilizados para administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.

XIV. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea que sea proporcional con la amenaza o riesgo.

XV. Poner a disposición de los Concesionarios o Permisionarios de transporte aéreo, de aeródromos y demás participantes relevantes de su actividad, una copia electrónica o en papel de aquellas partes relevantes de su Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

XVI. Proveer la infraestructura necesaria, los recursos y los recintos para implementar su Programa de seguridad.

XVII. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.

5.4.8. Transportista terrestre, marítimo o ferroviario.

5.4.8.1. Sin que la enumeración sea limitativa y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro, los transportistas deben:

I. Conservar y demostrar apropiadamente la cadena de custodia de la carga que vaya a transportarse por la vía aérea.

II. Aplicar medidas de seguridad contenidas en la presente Circular para la prevención de actos de interferencia ilícita en la carga aérea.

III. Demostrar su cumplimiento respecto a la observancia de la presente Circular.

IV. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

V. En el caso de transportistas terrestres, cumplir con lo dispuesto en el Perfil del "Autotransporte Terrestre del Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC)" del Servicio de Administración Tributaria, por el cual acredite el cumplimiento de estándares mínimos en materia de seguridad equivalentes a la presente Circular.

VI. Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad de manera de asegurar el cumplimiento de esta Circular y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

VII. Realizar actividades de control de calidad internas y asegurarse de que las deficiencias sean rectificadas.

VIII. Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos de seguridad que se desarrollen en su área de responsabilidad de los Concesionarios y Permisionarios de transporte aéreo luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, vandalismo y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea y adoptar las medidas correctivas apropiadas.

IX. Establecer procedimientos de emergencia a ser aplicados en administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.

X. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea que sea proporcional con la amenaza o riesgo.

XI. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

XII. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.

5.4.9. Embarcador.

5.4.9.1. Sin que la enumeración sea limitativa y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro, los embarcadores deben:

I. Conservar y demostrar apropiadamente la cadena de custodia de la carga que vaya a transportarse por la vía aérea.

II. Aplicar medidas de seguridad contenidas en la presente Circular para la prevención de actos de interferencia ilícita en la carga aérea.

III. Demostrar su cumplimiento respecto a la observancia de la presente Circular.

IV. Poner a disposición de los Concesionarios o Permisionarios de transporte aéreo, de aeródromos y demás participantes relevantes de su actividad, una copia electrónica o impresa de aquellas partes relevantes de su Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

V. Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad, incluyendo aquellas medidas relativas a la seguridad de la carga aérea y/o encomiendas.

VI. Proveer la infraestructura necesaria, los recursos y los recintos para implementar su Programa de seguridad.

VII. Realizar actividades de control de calidad internas asegurándose que las deficiencias sean rectificadas.

VIII. Asegurarse de que los requerimientos de esta Circular sean integrados al diseño y construcción de la nueva infraestructura.

IX. Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, vandalismo y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea y adoptar las medidas correctivas apropiadas.

X. Establecer procedimientos de emergencia a ser utilizados para administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.

XI. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea y/o encomiendas expés que sea proporcional con la amenaza o riesgo.

XII. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

XIII. Definir y asignar tareas para la implementación de su Programa de seguridad.

XIV. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.

5.4.10. Permisarios de almacenes y recintos fiscalizados.

5.4.10.1. Sin que la enumeración sea limitativa y cuando el concesionario o permisionario de transporte aéreo delegue o comparta con estos, las responsabilidades del transporte de carga en la cadena de suministro, los almacenes y recintos fiscalizados deben:

- I. Conservar y demostrar apropiadamente la cadena de custodia de la carga que vaya a transportarse por la vía aérea.
- II. Aplicar medidas de seguridad contenidas en la presente Circular para la prevención de actos de interferencia ilícita en la carga aérea.
- III. Demostrar su cumplimiento respecto a la observancia de la presente Circular.
- IV. Definir y asignar tareas para la implementación de su Programa de seguridad.
- V. Designar una persona responsable de coordinar la implementación de su Programa de seguridad.
- VI. Poner a disposición de los Concesionarios o Permisarios de transporte aéreo, de aeródromos y demás participantes relevantes de su actividad, una copia electrónica o impresa de aquellas partes relevantes de su Programa de seguridad, además de otra información relevante y de orientación para permitirles cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- VII. Establecer y mantener Procedimientos Locales de Operación para todas las funciones de seguridad, incluyendo aquellas medidas relativas a la seguridad de la carga aérea y/o encomiendas exprés.
- VIII. En su caso, cumplir con lo dispuesto en el Perfil del "Almacén Fiscalizado del Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC)" del Servicio de Administración Tributaria, por el cual acredite el cumplimiento de estándares mínimos en materia de seguridad equivalentes a la presente Circular.
- IX. Proveer la infraestructura necesaria, los recursos y los recintos para implementar su Programa de seguridad.
- X. Realizar actividades de control de calidad internas asegurándose que las deficiencias sean rectificadas;
- XI. Asegurarse de que los requerimientos de esta Circular sean integrados al diseño y construcción de la nueva infraestructura.

XII. Reevaluar las medidas de seguridad y los procedimientos luego de ocurrido un acto de interferencia ilícita que incluya robo, hurto, vandalismo y otras actividades criminales relacionadas con la carga aérea y adoptar las medidas correctivas apropiadas.

XIII. Establecer procedimientos de emergencia a ser utilizados para administrar y responder ante actos de interferencia ilícita u otras emergencias.

XIV. Cualquier otra acción requerida para mantener un nivel apropiado de seguridad de la carga aérea y/o encomiendas exprés que sea proporcional con la amenaza o riesgo.

XV. Disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

5.5. Comunicaciones.

5.5.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar el intercambio de información relevante de seguridad en las operaciones a través de la organización.

5.5.2. Todo Operador de Carga Segura debe contar con procedimientos que garanticen que el personal involucrado en las operaciones de seguridad y los proveedores críticos de servicio externos sean notificados oportunamente al existir la condición del numeral 5.7.2.

5.5.3. De conformidad con el numeral anterior, cuando los proveedores críticos de servicio externos sean avisados sobre el cambio en el nivel de amenaza, será necesario tener un medio de confirmación por parte de éstos acerca de que han sido informados y que se han tomado las medidas necesarias al respecto.

5.6. Planes de contingencia y emergencia - gestión de crisis.

5.6.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para adaptar las operaciones de seguridad de la carga a cualquier cambio en el nivel de amenaza, conforme a las contramedidas o medidas adicionales establecidas en el numeral 5.7.2.

5.6.2. Todo Operador de Carga Segura debe desarrollar un Plan de Respuesta a la Emergencia y un Plan de Continuidad del Negocio para mitigar la crisis y garantizar que un mínimo de requerimientos de seguridad son cumplidos en todo momento. Este plan de emergencia será el primero en ejecutarse hasta en tanto las autoridades pertinentes, en caso de requerirse, tomen el control.

5.6.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener los recursos humanos, técnicos y logísticos necesarios para el manejo de crisis y respuesta a la emergencia. Las responsabilidades del personal encargado del manejo de crisis y la respuesta a la emergencia deben ser comunicadas al interior de la organización, manteniendo registros de las mismas.

5.6.4. Todo Operador de Carga Segura debe contar con procedimientos de simulación práctica, pruebas de respuesta a la emergencia y planes de recuperación de la operación de acuerdo al nivel de riesgo y naturaleza de sus operaciones, a fin de minimizar el impacto de un desastre o incidente terrorista.

5.6.5. Todo Operador de Carga Segura debe revisar y actualizar su Plan de Respuesta a la Emergencia y su Plan de Continuidad del Negocio por lo menos cada 12 meses o cuando así se lo requiera la Autoridad competente.

5.7. Evaluación de amenazas y análisis de riesgo.

5.7.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe establecer y mantener procedimientos que garanticen la continua evaluación, revisión y difusión de información de amenazas relacionadas con la seguridad de la carga aérea.

5.7.2. Cuando debido al resultado de la evaluación de riesgos, sea necesario establecer medidas mejoradas para proteger la integridad de las operaciones de carga, el Operador de Carga Segura debe implementar tales medidas o suspender sus operaciones mientras tales medidas no puedan ser implementadas. Las medidas mejoradas deben ser establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en conjunto con los Operadores de Carga Segura.

5.8. Gestión de proveedores críticos.

5.8.1. Todo Operador de Carga Segura debe contar con procedimientos para definir a sus proveedores críticos de servicio externos, basados en un análisis de riesgo de las funciones del proveedor, para definir su impacto directo en la seguridad de la aviación civil y de las operaciones de carga aérea.

5.8.2. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que la Política de Seguridad de la aviación civil y las partes correspondientes de sus procedimientos sean comunicados a sus proveedores críticos de servicio externos.

5.8.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para realizar evaluaciones periódicas a los procesos e instalaciones de los proveedores críticos de servicio externos en base al análisis de riesgo, y estos deben mantener la implementación eficaz de las normas de seguridad requeridas por el operador. Cuando se encuentren inconsistencias, el operador debe comunicarlo a su proveedor y proporcionar un periodo de tiempo justificado para subsanar dichas observaciones.

5.8.4. Cuando el Operador de Carga Segura tenga proveedores de servicio externos que realicen funciones de seguridad en las operaciones, el Operador de Carga Segura debe tener un contrato con tales proveedores que incluya sus deberes y responsabilidades en materia de seguridad.

5.8.5. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos que garanticen que todos sus proveedores críticos cumplen con los estándares de esta Circular.

5.9. Política de mejora continua de la Circular.

5.9.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil, sin que la enumeración sea limitativa, debe:

- a) Conservar el estado de actualización de la presente Circular;
- b) Adoptar las mejores prácticas de la industria como referencias para enriquecer y generar valor al sector;
- c) Considerar la adecuación de normas y métodos recomendados para su aplicación en la red aeroportuaria;

- d) Considerar los cambios regulatorios nacionales e internacionales para su inclusión en la presente Circular;
- e) Si aplica, considerar los cambios de la industria que demanden actualizaciones a la presente Circular.

5.10. Grado de concordancia con la legislación nacional.

- a) La presente Circular Obligatoria es equivalente con los objetivos de seguridad dictados por la Organización de Aviación Civil Internacional. Estos documentos forman parte de las normas emitidas por este organismo internacional y que se describen en el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- b) La presente Circular Obligatoria no contraviene a las regulaciones establecidas por otras autoridades pertinentes.
- c) Todo Operador de Carga Segura debe estar registrado ante la Dirección General de Aeronáutica Civil de acuerdo a las regulaciones aplicables vigentes y proporcionar la evidencia necesaria para obtener tal registro.
- d) Todo Operador de Carga Segura debe desarrollar sus propios procedimientos en cumplimiento con esta Circular y demás regulaciones aplicables vigentes.
- e) La interpretación de la presente Circular Obligatoria y aquellos aspectos no previstos con motivo de la aplicación de la presente Circular, corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil, incluida la emisión de excepciones que en su caso ésta pudiera emitir.

6. RECLUTAMIENTO, SELECCIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL.

El objetivo de este capítulo es asegurar que las personas involucradas en las operaciones de carga sean sometidas a procesos consistentes de selección, contratación, formación adecuada y medición del desempeño, que sean necesarios para llevar a cabo sus funciones de manera competente y de conformidad con las Reglas Generales de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.

6.1. Reclutamiento y selección.

6.1.1. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que las posiciones del personal crítico que tenga funciones directas con la seguridad de la carga, sean cubiertas por personal con habilidades, conocimientos, capacitación y experiencia en el puesto, así como haber aprobado satisfactoriamente la verificación de antecedentes señalada en la sección 6.2 de esta Circular.

6.2. Verificación de antecedentes.

6.2.1. Todo Operador de Carga Segura debe realizar una verificación de antecedentes del personal que tenga contacto directo con la carga, desde su recepción hasta su embarque en la aeronave en el aeropuerto de origen, su manipulación en los aeropuertos de trasbordo y/o transferencia y desde su desembarque de la aeronave hasta su entrega al consignatario o a otro Operador de Carga Segura. Dichas verificaciones deben incluir:

- a) Comprobación de antecedentes laborales;

- b) Comprobación de referencias personales;
- c) Comprobación de domicilio;
- d) Comprobación de antecedentes delictivos mediante los mecanismos que determine la autoridad competente.
- e) Antecedentes de Capacitación y/o certificación.

6.2.2. Todo Operador de Carga Segura debe mantener un registro en papel o en formato electrónico de dicha información desde que el empleado es contratado y hasta un máximo de tres años posteriores a la fecha en que el personal cause baja de la empresa.

6.2.3. Todo Operador de Carga Segura no debe contratar al personal crítico en funciones de seguridad de la aviación civil en tanto la verificación de antecedentes no se haya concluido y el resultado sea satisfactorio.

6.2.4. Todo Operador de Carga Segura debe requerir de las Autoridades competentes una revisión recurrente de los antecedentes delictivos, mediante los mecanismos que éstas autoridades determinen, por lo menos cada 5 años¹ de todo el personal del personal que tenga contacto directo con la carga aérea, encomiendas exprés y correo, desde su recepción hasta su embarque en la aeronave en el aeropuerto de origen, su manipulación en los aeropuertos de trasbordo y/o transferencia y desde su desembarque de la aeronave hasta su entrega al consignatario o a otro Operador de Carga Segura.

6.3. Programa de capacitación en Seguridad de la Carga.

6.3.1. Todo Operador de Carga Segura debe establecer y mantener actualizado un programa de capacitación de seguridad de la aviación civil para la carga, que incluya una capacitación inicial y recurrente bianual; en su caso podrán adoptar el programa de capacitación que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.

6.3.2. La capacitación debe considerar al menos los siguientes temas:

- a) Conciencia sobre seguridad general y entendimiento de las amenazas de seguridad;
- b) Conceptos básicos de cadena de suministro de carga aérea;
- c) Conceptos básicos de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita;
- d) Legislación nacional e internacional en materia de seguridad de la aviación civil;
- e) Amenazas actuales en la aviación civil;
- f) Medidas de seguridad y protocolos de manejo de la carga en la cadena de suministro;
- g) Medidas de seguridad y patrullaje en las áreas de carga;
- h) Operación de sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV), si aplica;
- i) Controles de acceso a la carga y a las áreas de carga;
- j) Procedimientos de inspección de la carga;
- k) Identificación de dispositivos explosivos improvisados (IED) y otras amenazas;
- l) Planes de contingencia y emergencia;
- m) Procedimientos de notificación de actos de interferencia ilícita;
- n) Reporte de incidentes.

¹ En el caso de que el Operador de Carga Segura, tenga instalaciones y personal en un Aeródromo Civil, deberá ajustarse a los tiempos que establezca el Programa Local del Aeropuerto para la emisión de las Tarjetas de Identificación Aeroportuaria.

6.3.3. El programa de capacitación del Operador de Carga Segura debe incluir un contenido equilibrado de capacitación teórica y práctica para asegurar que:

a) El personal empleado o bajo el control del Operador de Carga Segura y de proveedores críticos de servicio externo que implementen controles de seguridad tengan las competencias para desempeñar sus funciones, conforme a los perfiles de instrucción que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) El personal operativo, a través de la capacitación en seguridad de la carga que comprenda los lineamientos de la presente Circular y los procedimientos del Operador de Carga Segura, sea capaz de contribuir a la prevención de actos de interferencia ilícita y otras formas de sabotaje o actividades ilegales.

6.3.4. Al término de cada evento de capacitación, se deben realizar las evaluaciones teóricas y prácticas correspondientes, observando para la acreditación un resultado mínimo de 80/100.

6.3.5. El personal que no obtenga un resultado mínimo de 80/100 debe realizar nuevamente las evaluaciones teóricas y prácticas correspondientes a fin de acreditar dichas evaluaciones

6.3.6. El material de apoyo para la capacitación en materia de seguridad de la aviación civil para la carga debe mantenerse actualizado.

6.3.7. La capacitación en materia de seguridad de la aviación civil a que se refiere esta Circular, debe ser impartida por un instructor autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

6.3.8. Adicionalmente, el personal que realiza funciones de inspección de la carga debe tener acreditada una capacitación inicial y recurrente anual en la operación del equipo específico.

6.3.9. La capacitación para el personal que realiza la inspección física de la carga mediante equipos de alta tecnología debe contener al menos lo siguiente, de acuerdo a las especificaciones del fabricante del equipo:

- a) Descripción del equipo;
- b) Procedimiento de encendido y calibración del equipo;
- c) Procedimiento de mantenimiento preventivo del equipo;
- d) Procedimiento de operación del equipo;
- e) Interpretación de resultados;
- f) Resolución de alarmas;
- g) Procedimiento de notificación en caso de irregularidades.

6.3.10. El material de apoyo para la capacitación sobre la operación de los equipos de inspección debe mantenerse actualizado.

6.3.11. Al término de la capacitación inicial sobre cualquier equipo de inspección efectuada en el aula, debe realizarse una capacitación práctica supervisada bajo condiciones reales de operación, de conformidad con los lineamientos que se establezcan en las Reglas Generales de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.

6.3.12. La capacitación sobre la operación de equipos de inspección debe ser impartida por un instructor autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil para impartir instrucción sobre un determinado equipo de inspección, o bien, por el fabricante del equipo o su representante autorizado.

6.3.13. El Operador de Carga Segura debe garantizar que el responsable de la seguridad designado para la elaboración, implementación y mantenimiento del programa de seguridad del Operador de Carga Segura, cuente con la capacitación apropiada y adecuada para cada estación.

6.3.14. Según sea pertinente, el Operador de Carga Segura debe proveer o aprobar un programa de toma de conciencia sobre la seguridad para la implementación de sus proveedores críticos de servicio externo.

6.3.15. Si el Operador de Carga Segura tiene funciones operacionales de seguridad realizadas por proveedores críticos de servicio externos, debe garantizar que estos proveedores proporcionen capacitación en seguridad conforme al programa de seguridad del concesionario o permisionario de transporte aéreo.

6.3.16. Los conductores involucrados en el transporte terrestre de carga aérea deben contar con suficiente capacitación de seguridad que les permita comprender y realizar sus actividades (incluyendo la notificación de incidentes, la protección de la cabina del vehículo y de las llaves de encendido del vehículo).

6.4. Registros de Capacitación.

6.4.1. Todo Operador de Carga Segura debe mantener un registro en papel o en formato electrónico hasta por tres años calendario de las listas de asistencia o las constancias del personal que ha tomado la capacitación, incluyendo los resultados de las evaluaciones teóricas y prácticas realizadas.

6.4.2. Se debe mantener un registro en papel o en formato electrónico hasta por tres años calendario, de las constancias de la capacitación práctica proporcionada al personal que realiza funciones de inspección de la carga.

6.4.3. Los registros de capacitación que mantenga el Operador de Carga Segura deben permanecer completos, actualizados y documentados. Estos registros deben incluir como mínimo:

- a) Nombre del empleado y fecha de inicio del empleo;
- b) El tipo de capacitación en seguridad y la fecha en que se realizó;
- c) La descripción de la capacitación proporcionada, la duración en horas y ubicación del centro de capacitación;
- d) Nombre y firma, tanto del instructor como del alumno, para confirmar y reconocer la capacitación

6.5. Aprobación de los programas de capacitación.

6.5.1. Los programas de capacitación en seguridad de la aviación civil y en la operación de los equipos de inspección de los Operadores de Carga Segura referidos en el numeral 3.2.1 de la presente Circular, deben sujetarse a la aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil antes de su aplicación. En su caso, los Operadores de Carga Segura podrán adoptar los programas de capacitación que a efecto emita la Dirección General de Aeronáutica Civil.

6.6. Registros del empleado.

6.6.1. Todo Operador de Carga Segura debe establecer y mantener registros en papel o en formato electrónico por un mínimo de dos años calendario de aquellos empleados involucrados en funciones

de seguridad de la aviación civil para la carga, de acuerdo con los requerimientos de esta Circular (control de documentos, conservación de registros y seguridad de las tecnologías de la información).

6.7. Terminación de labores de un empleado.

6.7.1. Todo Operador de Carga Segura debe establecer procedimientos documentos, incluidas listas de verificación, para cuando un empleado con funciones relacionadas con seguridad de la aviación civil deja de laborar para el operador, así como cuando se deje de contratar un servicio con un proveedor crítico de servicios externo. Dichos procedimientos deben incluir el retiro de credenciales, llaves de los accesos, información de seguridad, códigos de acceso, equipos informáticos, uniformes, etc.

6.7.2. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que todas las herramientas de trabajo le sean regresadas por el empleado, incluidos los equipos informáticos y verificar que los códigos de acceso estén protegidos contra el uso inapropiado.

7. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS INSTALACIONES.

Este capítulo se refiere a los procesos de establecimiento y aplicación de medidas de seguridad diseñadas para garantizar que las instalaciones de carga permitan acelerar el despacho de mercancías y prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

7.1. Premisas de seguridad en sitio.

7.1.1. Las áreas para el almacenaje, clasificación, preparación, inspección y despacho de la carga, deben contar con medidas de seguridad equivalentes a las zonas de seguridad restringida, ya sea que estas se encuentran dentro o fuera del perímetro jurisdiccional de un aeródromo civil.

7.1.2. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que las áreas de almacenaje, clasificación, preparación, inspección y despacho de la carga, estén protegidas para prevenir accesos premeditados o inadvertidos a cualquier personal no autorizado a estas áreas.

7.1.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos de seguridad escritos para las áreas de carga, incluyendo aquellas en donde la mercancía es aceptada, almacenada, clasificada, preparada, consolidada, inspeccionada y despachada. Estos procedimientos de seguridad deben incluir, sin que la enumeración sea limitativa, lo siguiente:

- a) Medidas de control en los accesos y salidas de personas, vehículos y carga en las zonas de seguridad restringidas;
- b) Medidas de supervisión y monitoreo de instalaciones, personas y carga;
- c) Medidas de control, inspección y monitoreo en vehículos y equipo para el transporte de la carga, desde y hacia el almacén y la aeronave;
- d) Medidas de inspección para las personas que tienen acceso a las áreas de carga y éstas a la zona de seguridad restringida del aeródromo civil donde se localice.

7.1.4. El Operador de Carga Segura debe garantizar la integridad y operatividad de los medios o métodos que utilice para la protección de sus instalaciones a través de programas de mantenimiento.

7.1.5. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que todas las puertas de recepción y despacho de carga permanezcan cerradas y aseguradas cuando no se encuentren en uso. Cuando estas puertas se encuentren abiertas y en uso, el Operador de Carga segura debe tener un control de accesos para garantizar que únicamente personal autorizado ingresa al área. Las puertas destinadas como salidas de emergencia y que no son continuamente supervisadas, deben estar equipadas con alarmas audibles y preferentemente monitoreadas desde una central. Dispositivos frangibles también pueden ser utilizados para estas puertas.

7.1.6. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que todas las ventanas, puertas y barreras que proporcionen acceso a las zonas de seguridad restringidas, estén aseguradas mediante dispositivos de seguridad, estén monitoreadas de forma permanente o tengan otras medidas de control.

7.1.7. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que la iluminación es adecuada y suficiente, tanto en el interior como en el exterior de las instalaciones de carga.

7.1.8. Todo Operador de Carga Segura debe tener letreros que indiquen "Zona de Seguridad Restringida, solo personal autorizado" en los accesos a las zonas de seguridad restringidas.

7.1.9. Todo Operador de Carga Segura debe tener letreros en el área de recepción de carga para la declaración de mercancías peligrosas contenidas en un embarque y la prevención de introducción inadvertida de mercancías peligrosas, armas de fuego u otras armas.

7.1.10. Todo Operador de Carga Segura debe efectuar supervisiones periódicas a los almacenes y/o áreas de carga para verificar:

- a) Que los seguros de los accesos que no son utilizados estén completos;
- b) Que no existe personal no autorizado en los almacenes y/o áreas de carga;
- c) Que el equipo y vehículos de carga están debidamente resguardados;
- d) Que la carga se encuentra debidamente embalada, clasificada, paletizada y almacenada;
- e) Que la iluminación es adecuada y suficiente;
- f) Que no hay ventanas abiertas, rotas o violadas que pudieran representar el riesgo de acceso de personas y/o introducción de objetos no autorizados;
- g) Que las barreras perimétricas se encuentran en condiciones aceptables o adecuadas para propósitos de seguridad;
- h) Que no existan objetos sospechosos;
- i) Que los señalamientos disuasivos están completos y visibles;
- j) Que todas las personas dentro de las áreas de seguridad restringidas portan su identificación a la vista.

7.1.11. Todo Operador de Carga Segura debe llevar un registro de dichas supervisiones en papel o en formato electrónico y mantenerse en la estación hasta la renovación de la Acreditación y/o Reconocimiento de Operador de Carga Segura.

7.1.12. Un embarque puede estar almacenado de manera segura fuera de una jaula o de una instalación, siempre que cuente con dispositivos de seguridad evidentes de violación y permanezca bajo custodia de personal autorizado o se tenga monitoreado a través de un sistema de video vigilancia (CCTV) o cualquier otro dispositivo de detección de intrusiones.

7.2. Controles de Acceso.

7.2.1. Todo Operador de Carga Segura debe implementar medidas para garantizar el acceso positivo a las zonas de seguridad restringidas y que esos accesos sean controlados en todo momento.

7.2.2. Los elementos mínimos que deben conformar la identificación y control de acceso son:

- a) Una identificación del Operador de Carga Segura;
- b) Permiso de ingreso para vehículos del personal, visitantes y contratistas;
- c) Para los visitantes, acreditación de acceso positivo e identificación oficial vigente con fotografía.
- d) Descripción del procedimiento autorizado por DGAC del operador de carga segura, que garantice, que la carga, encomiendas express y correo, NO fue violada o alternada, y que mantiene el estatus de carga segura, de acuerdo al certificado otorgado por DGAC.

7.2.3. El Operador de Carga Segura debe implementar medidas para garantizar que todos los visitantes y aquellos proveedores que no hayan recibido capacitación en seguridad de la aviación civil por parte del Operador de Carga Segura, y no cuenten con un permiso de acceso del aeropuerto (Tarjeta de Identificación Aeroportuaria) deben permanecer escoltados por un empleado del Operador de Carga Segura o su representante autorizado, en todo momento que permanezca en las instalaciones. El referido escolta debe contar un permiso de acceso del aeropuerto (Tarjeta de Identificación Aeroportuaria).

7.2.4. Los sellos de seguridad, documentos de envío, medios de identificación, llaves de los accesos, etc., deben ser almacenados en lugares seguros y controlados. El Operador de Carga Segura debe tener un control permanente de las llaves y candados, así como del personal que está a cargo de su resguardo.

7.2.5. El Operador de Carga Segura debe garantizar que todos los puntos de acceso, tanto peatonales como vehiculares, que sean accesos principales a las zonas de seguridad restringidas, estén controlados mediante:

- a) Un sistema de monitoreo electrónico; o
- b) Manualmente operados por personal autorizado.

7.2.6. Todo Operador de Carga Segura debe establecer, documentar e implementar un procedimiento para la emisión y control de credenciales de identificación al personal. Se debe incluir un procedimiento para los casos en que las identificaciones hayan sido extraviadas, robadas o retiradas al personal, en caso de que deje de prestar sus servicios para el operador. Las credenciales deben tener una vigencia no mayor a dos años.

7.2.7. Si el Operador de Carga Segura utiliza llaves para el control de los accesos, éste debe contar con un procedimiento para la emisión y control de llaves.

7.2.8. Todo el personal que tenga acceso a la zona de seguridad restringida del Operador de Carga Segura, debe portar su identificación en un lugar visible en todo momento.

7.2.9. Si el Operador de Carga Segura utiliza sistemas electrónicos de control de accesos, debe tener procedimientos de respaldo para periodos de interrupción o pérdida de energía.

7.2.10. Si el Operador de Carga Segura utiliza sistemas electrónicos de control de accesos, debe tener procedimientos de control del mantenimiento del sistema, de acuerdo con las especificaciones

escritas del fabricante, y se deben efectuar pruebas periódicas de operatividad y funcionamiento del sistema.

7.2.11. El Operador de Carga Segura debe garantizar que todos los vehículos que ingresen a las áreas de carga y descarga, tengan un permiso de acceso o autorización similar, justificar su ingreso a esas áreas y que el vehículo sea registrado antes de su ingreso.

7.2.12. Todo Operador de Carga Segura debe establecer y documentar un procedimiento para la verificación de la identidad de los visitantes que tengan acceso a las zonas de seguridad restringidas, incluyendo la emisión de credenciales de visitante y la asignación del escolta que los acompaña.

7.2.13. Todo Operador de Carga Segura debe establecer, documentar y mantener procedimientos para que cualquier empleado reporte la presencia de personal no autorizado o no identificado dentro de las zonas de seguridad restringidas.

7.2.14. Si el Operador de Carga Segura utiliza un sistema electrónico de control de acceso debe establecer, documentar y mantener registros de los movimientos de personas y vehículos que se detecten en este sistema y se conservarán por un mínimo de tres meses.

7.3. Sistemas de vigilancia y detección.

7.3.1. El Operador de Carga Segura debe contar con sistemas de detección y monitoreo para salvaguardar sus zonas de seguridad restringidas. Éstos deben garantizar que:

- a) La instalación, pruebas y mantenimiento de dichos sistemas sea de acuerdo con las especificaciones del fabricante;
- b) Su CCTV proporcione cobertura en los puntos de acceso a las zonas de seguridad restringidas;
- c) El CCTV sea capaz de grabar imágenes;
- d) Existe un procedimiento de respuesta para investigar las alarmas.
- e) Cuenta con el personal suficiente y calificado para el monitoreo y respuesta del sistema, que asegure la eficiencia y eficacia del mismo.

7.4. Programas de mantenimiento, pruebas y resolución de defectos.

7.4.1. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar el apropiado mantenimiento y pruebas del equipo de seguridad, de acuerdo con las especificaciones del fabricante. Dicho mantenimiento y pruebas deben estar documentados.

7.4.2. El Operador de Carga Segura debe implementar un procedimiento para reportar cualquier defecto encontrado durante las pruebas y operación normal del equipo de seguridad, y garantizar que se toman las acciones correctivas necesarias.

7.5. Coordinación con autoridades.

7.5.1. Todo Operador de Carga Segura debe mantener actualizado un listado de contactos con autoridades para reportar eventos relacionados con actos de interferencia ilícita, personas o situaciones sospechosas.

7.5.2. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que los números telefónicos de emergencia están publicados en las áreas de operación y oficinas, así como un listado para completar en caso de amenaza de bomba, en cada una de las extensiones telefónicas.

7.5.3. Todo Operador de Carga Segura debe reportar a la Dirección General de Aeronáutica Civil cualquier evento relacionado con actos de interferencia ilícita.

7.6. Proveedores de servicio de seguridad privada.

7.6.1. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que sus proveedores de servicio de seguridad privada cumplan con lo establecido en esta Circular.

7.6.2. Todo Operador de Carga Segura debe:

- a) Proporcionar al proveedor de servicios de seguridad privada, la Política de Seguridad de la aviación civil del Operador de Carga Segura;
- b) Proporcionar al proveedor de servicios de seguridad privada, las partes correspondientes de los procedimientos del operador;
- c) Tener un contrato vigente de prestación de servicios, autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil toda vez que los servicios sean prestados en los aeródromos civiles de México; y
- d) Efectuar visitas de control de calidad en el servicio de seguridad privada.

8. ACEPTACIÓN, MANEJO Y TRANSPORTE DE LA CARGA AÉREA.

El objetivo de este capítulo es asegurar la existencia de procesos que garanticen la integridad de la carga a fin de que no sea comprometida en ninguna fase de la cadena de suministro, mediante la aplicación de los procedimientos locales para la preparación, embalado, almacenamiento, identificación, sellado, manejo y transporte de las mercancías.

8.1. Designación y protección de la carga aérea.

8.1.1. El embarcador debe identificar a los Operadores de Carga Segura y contar con medidas de seguridad para prevenir actos de interferencia ilícita durante sus procesos de recepción, fabricación, ensamblaje, preparación, empaque, aceptación, manejo, almacenamiento y transporte de sus productos hacia el Operador de Carga Segura.

8.1.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita durante el manejo y movimiento de la carga antes de colocarla en una aeronave.

8.1.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para mantener la integridad de la carga, incluyendo la segregación de la Carga Segura y la Carga No Segura.

8.2. Aceptación.

8.2.1. La aceptación de un embarque por parte de un Operador de Carga Segura, debe formalizarse a través de un contrato entre el Operador de Carga Segura y el embarcador u operador anterior en la cadena de suministro estableciendo que la responsabilidad del concesionario o permisionario de transporte aéreo se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de la autoridad competente.

8.2.2. La aceptación formal por parte de un Operador de Carga Segura no debe considerarse completa, hasta que la información de seguridad haya sido verificada a fin de garantizar que el embarque corresponde con el material descrito. El concesionario o permisionario del transporte aéreo debe solicitar al Operador de Carga Segura una Declaración de Seguridad por cada embarque, firmada por personal autorizado y capacitado del Operador de Carga Segura. El formato de Declaración de Seguridad que debe utilizarse está contenido en el Anexo 1 de la presente Circular.

8.2.3. Todo Operador de Carga Segura debe implementar para sus embarques un sistema capaz de transmitir la identidad del embarque, reconocerlo en cualquier punto de la cadena logística y consultar sus características asociadas; sin perjuicio de que con motivo del avance tecnológico, los equipos de identificación puedan ser mejorados

8.2.4. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que el embarcador o el operador anterior en la cadena de suministro, aplica los controles de identificación a que se refiere el numeral 8.2.3, en cada uno de los envíos de carga, a fin de que todos los actores de la cadena de suministro estén en posibilidades de identificar y verificar el origen y características de la carga.

8.2.5. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que los controles de seguridad señalados en el numeral 8.2.3 tengan un código de referencia único.

8.2.6. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos de control, registro, distribución y verificación de los controles de referencia señalados en el numeral anterior.

8.2.7. Todo Operador de Carga Segura debe verificar que los identificadores, sellos y/o candados de los vehículos en los que fue transportada la carga estén completos, no tengan evidencia de haber sido violados y que el número del identificador o sello corresponda con la información de la documentación de seguridad. En caso que se detecte una desviación de lo anterior, el embarque debe ser rechazado y sometido nuevamente a los controles de seguridad descritos en el numeral 9.1.1 de la presente Circular.

8.2.8. Todo Operador de Carga Segura debe solicitar una identificación oficial vigente con fotografía a aquella persona que transporta la carga, y registrar el nombre y número de identificación en algún documento asociado con el embarque (por ejemplo: Guía aérea, Declaración de Seguridad, etc.).

8.2.9. Cuando por alguna razón se sospeche que la seguridad de la carga ha sido comprometida y no sea posible reconciliar el contenido del embarque con el Operador de Carga Segura, la carga debe ser aislada y sujeta nuevamente a inspección o bien a su rechazo en caso de que no pueda aclararse la duda de manera satisfactoria.

8.2.10. La paquetería, equipaje sin acompañar, efectos personales y el correo deben ser inspeccionados de acuerdo a los requerimientos de esta Circular.

8.2.11. La carga de alto valor podrá requerir medidas de seguridad adicionales a las establecidas en esta Circular, en base al resultado de la evaluación de amenazas y análisis de riesgos realizado por las autoridades competentes. Dichas medidas de seguridad adicionales deben ser comunicadas y canalizadas a través de la Comisión Coordinadora de Autoridades y del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria.

8.2.12. Para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea se deben seguir las regulaciones aplicables vigentes.

8.3. Reconciliación e inspección.

8.3.1. El Operador de Carga Segura debe designar a personal para que efectúe las labores de reconciliación e inspección de la carga.

8.3.2. El Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para reconciliar cada embarque de carga y su contenido con la guía aérea u otros documentos relevantes del embarque. La reconciliación debe incluir:

- a) Confirmación de que el contenido del embarque coincide con la descripción;
- b) Confirmación del número de piezas entregadas contra la guía aérea;
- c) Confirmación del volumen y peso de la carga contra la guía aérea o documentos de embarque;
- d) Confirmación del marcado y etiquetado de la carga, consistente con el contenido indicado en la guía aérea;
- e) Inspección visual de la integridad de la carga; y
- f) Verificación del código de los controles de seguridad señalados en el numeral 8.2.3.

8.3.3. Si el Operador de Carga Segura tiene básculas, debe tener procedimientos para garantizar que éstas son calibradas cada año; y los registros de calibración deben ser mantenidos por ese mismo periodo de tiempo. Se deben efectuar verificaciones regulares a las básculas entre cada calibración.

8.4. Clasificación y manejo de la Carga No Segura.

8.4.1. Cuando un Operador de Carga Segura acepte, maneje carga y decida que su integridad está en duda por cualquier razón, debe clasificarse como Carga No Segura hasta que sea llevada a cabo una investigación para establecer si su integridad fue comprometida y por lo tanto si requiere ser inspeccionada nuevamente.

8.4.2. Cuando no sea posible reconciliar un embarque y su contenido no pueda ser aclarado, se debe clasificar éste como Carga No Segura y el Operador de Carga Segura debe seguir los procedimientos descritos en esta Circular.

8.4.3. Cuando exista evidencia de violación o apertura no autorizada de un embarque, éste debe ser clasificado como Carga No Segura y se deben seguir los procedimientos descritos en esta Circular.

8.4.4. Toda la carga ya sea de origen, conexión o transferencia, proveniente de una entidad que no posea una Acreditación o Reconocimiento de Operador de Carga Segura, debe considerarse como Carga No Segura y sujetarse a los procedimientos descritos en esta Circular.

8.4.5. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que la mercancía que ha sido clasificada como Carga No Segura es sometida a los controles de seguridad y los procedimientos de inspección conforme a las especificaciones de esta Circular; o continuar su manejo como Carga No Segura e informarle al siguiente operador sobre esta condición; o bien, rechazarla y regresarla al embarcador.

8.4.6. Cuando un Operador de Carga Segura haya rechazado un embarque clasificado como Carga No Segura y se haya regresado al embarcador, se debe mantener un registro del evento por un periodo mínimo de tres años.

8.4.7. Cuando un Operador de Carga Segura acepte Carga No Segura, ésta debe separarse y protegerse para prevenir cualquier acto de interferencia ilícita.

8.4.8. Todo Operador de Carga Segura debe implementar medidas y controles de seguridad para proteger y separar la Carga Segura de la Carga No Segura y prevenir su contaminación o sustitución.

8.4.9. Cuando un inspector (revisor) de carga tenga duda acerca del contenido de la misma, el embarque debe ser rechazado, inspeccionado nuevamente a fin de poder aclarar su contenido o enviarlo al siguiente operador en la cadena de suministro en calidad de Carga No Segura.

8.5. Envío de información de seguridad.

8.5.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para el envío de información de seguridad, una vez que se haya asegurado el embarque y antes de que éste llegue al próximo operador de la cadena de suministro.

8.5.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para el envío de la información de seguridad que vaya acompañada del embarque. Dicha información debe contener al menos:

- a) Nombre e identificador del Operador de Carga Segura;
- b) Nombre de la persona autorizada para insertar la información;
- c) Declaración de Seguridad;
- d) Detalles del embarque y números de los identificadores o sellos; y
- e) Tipo de inspección efectuada a la mercancía.

8.5.3. Todo Operador de Carga Segura debe mantener un registro de la información de seguridad desde el momento en que ésta es creada hasta por 1 año calendario posterior a su envío.

8.6. Preparación y embalado evidente de violación.

8.6.1. El Operador de Carga Segura debe garantizar que toda la Carga Segura esté debidamente embalada utilizando materiales evidentes de violación tales como cintas, flejes, sellos, plastificados, entre otros; adicionalmente a lo requerido en el numeral 8.2.3 de la presente Circular.

8.6.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para verificar la integridad de los palés antes de su estiba y entrega al siguiente operador en la cadena de suministro.

8.6.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para reportar inmediatamente al responsable de seguridad del Operador de Carga Segura y al embarcador, si aplica, cuando los identificadores, sellos o el material hayan sido violados durante el manejo de la carga.

8.6.4. Todo Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para reportar inmediatamente al responsable de seguridad del Operador de Carga Segura y a la autoridad competente, cuando los identificadores, sellos o el material hayan sido violados y se haya comprometido la seguridad de la carga.

8.6.5. Si se utilizan precintos o candados numerados, el Operador de Carga Segura debe garantizar que éstos tengan un número de referencia único.

8.6.6. Si se utilizan precintos o candados numerados, el Operador de Carga Segura debe tener procedimientos de control, registro, distribución y verificación de los números de referencia utilizados.

8.6.7. Todo Operador de Carga Segura debe utilizar una lista de verificación para asegurar la integridad y código de los identificadores y sellos, antes de que el embarque sea transferido al siguiente operador en la cadena de suministro.

8.7. Carga en transferencia.

8.7.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para segregar la carga que es proveniente de una entidad acreditada o reconocida como Operador de Carga Segura, de la que no lo es.

8.7.2. De conformidad con el numeral 8.4.4 de la presente Circular, la carga proveniente de entidades no acreditadas o no reconocidas como Operador de Carga Segura debe ser sometida a los controles de seguridad descritos en el numeral 9.1.1 de esta Circular, relativo a la inspección de la Carga No Segura.

8.7.3. Todo Operador de Carga Segura debe designar personal para efectuar la inspección del contenido y embalaje de la carga, los identificadores, sellos y materiales evidentes de violación.

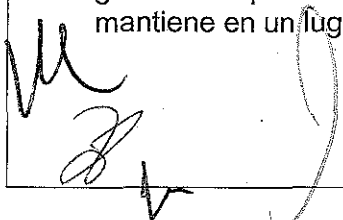
8.7.4. Todo Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para reconciliar cada envío en transferencia y su contenido con la información de seguridad, guía aérea o algún otro documento de embarque.

8.7.5. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que la transferencia de carga se realiza en un lugar seguro, protegido de actos de interferencia ilícita hasta que se estiba en la aeronave.

8.7.6. En el caso de transbordo de carga entre Operadores de Carga Segura, el operador receptor debe asegurarse de conservar la cadena de custodia desde su recepción hasta su embarque en la aeronave de salida.

8.7.7. Cuando una carga en transferencia tenga que ser desconsolidada en embarques menores, el Operador de Carga Segura debe garantizar que esta desconsolidación se efectúe en condiciones seguras, bajo supervisión y que los embarques menores sean mantenidos en un lugar seguro y protegidos de cualquier acto de interferencia ilícita.

8.7.8. Cuando un embarque en transferencia sea clasificado como Carga No Segura, se debe inspeccionar nuevamente a fin de convertirlo en Carga Segura. El Operador de Carga Segura debe garantizar que esto se efectúa en condiciones seguras bajo supervisión y que el embarque se mantiene en un lugar seguro y protegido de cualquier acto de interferencia ilícita.



8.8. Operaciones de transporte terrestre de carga.

8.8.1. Todos los operadores de camiones o vehículos para el transporte terrestre de la carga deben cumplir con requerimientos mínimos de seguridad en sus vehículos y firmar una Declaración Compromiso de Seguridad en el Transporte de acuerdo al Anexo 2 de esta Circular, antes de que ellos puedan ser autorizados para el transporte de la Carga Segura.

8.8.2. Los operadores de transporte terrestre subcontratados que transporten Carga Segura deben firmar una Declaración Compromiso de Seguridad en el Transporte de acuerdo al Anexo 2 de esta Circular que debe ser incluida en el contrato de prestación del servicio, a menos que el Operador de Carga Segura cuente con su propia flota de transporte terrestre y ésta se encuentre reconocida como Operador de Carga Segura por la Dirección General de Aeronáutica Civil. El Operador de Carga Segura debe conservar esta Declaración Compromiso de Seguridad en el Transporte durante todo el tiempo en que mantenga relación con el operador de transporte subcontratado que transporte carga segura en su nombre y representación.

8.8.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para verificar la identificación oficial vigente con fotografía a cada uno de los operadores de transporte terrestre, en la entrada a las instalaciones de carga antes de que la carga es recibida o liberada.

8.8.4. Todo Operador de Carga Segura debe mantener un procedimiento para registrar la fecha y hora de entrada y salida de los operadores de transporte terrestre dentro de sus instalaciones, así como la verificación de los documentos relativos al embarque.

8.8.5. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que todos los envíos de carga son transportados en condiciones seguras, sellados, identificados y con material evidente de violaciones, incluidos los requerimientos del numeral 8.2.3 de la presente Circular. Cuando el chofer del vehículo no sea empleado de un Operador de Carga segura, éste debe ser supervisado para asegurar la integridad tanto de la carga como de los identificadores o sellos.

8.8.6. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar que los vehículos utilizados para el manejo de la carga están protegidos contra violación.

8.8.7. Inmediatamente antes de que la carga sea estibada en el vehículo, los compartimientos de éste deben ser inspeccionados y vigilados hasta que la estiba sea completada.

8.8.8. Los transportistas terrestres de carga deben minimizar el número de paradas de los vehículos que transporten la carga antes de que ésta sea entregada. Las paradas no autorizadas deben evitarse al máximo conforme sea posible.

8.8.9. El operador del vehículo de transporte terrestre de carga debe verificar la seguridad de la carga y la integridad de los seguros, identificadores y/o sellos antes y después de cada parada.

8.8.10. El transportista terrestre de carga no debe subcontratar a un tercero el servicio de transportación de la carga, a menos que este sea un Operador de Carga Segura.

8.8.11. En el caso de consolidadores y agentes aduanales que cuenten con servicios propios de transporte terrestre, estos podrán subcontratar el servicio de un tercero para la transportación de la carga, siempre que cumplan lo dispuesto en el numeral 14.2 de la presente Circular.

8.8.12. El servicio de almacenamiento u otros servicios para la carga, no deben ser subcontratados a un tercero a menos que éstos sean Operadores de Carga Segura.

8.8.13. Todo Operador de Carga Segura debe utilizar sistemas que permitan una comunicación en dos sentidos (operador y central), para tener un control efectivo del movimiento de la carga.

8.8.14. La instalación de GPS y/u otros dispositivos de rastreo de los vehículos terrestres son recomendados para asegurar el monitoreo efectivo de los movimientos de la carga. Se deben tener dispositivos de comunicación de voz y/o rastreo entre operadores y su base operativa, escoltas, etc.

8.9. Conectividad con el transporte multi-modal.

8.9.1. Para aceptar carga proveniente de otros modos de transporte, se deben aplicar las medidas y procedimientos descritos en el numeral 9.1.1 relativo a los controles de seguridad e inspección de la Carga No Segura, a menos que el operador remitente acredite alguna Acreditación o Reconocimiento en materia de seguridad de la cadena logística que sea válida para la Dirección General de Aeronáutica Civil.

8.10. Manejo de armas de fuego y municiones.

8.10.1. En el caso de manejo y transporte de armas de fuego y municiones, el Operador de Carga Segura debe observar las medidas de seguridad establecidas en las regulaciones nacionales e internacionales aplicables.

9. INSPECCIÓN DE LA CARGA AÉREA.

El objetivo de este capítulo es asegurar la aplicación de procesos para el manejo e inspección de la carga, así como para la apropiada utilización de equipos tecnológicos para la inspección de la carga aérea.

9.1. Métodos de inspección.

9.1.1. Toda la carga con destino nacional e internacional debe ser clasificada como Carga No Segura, hasta en tanto el Operador de Carga Segura aplique controles de seguridad y efectúe uno o más de los métodos de inspección conforme a las indicaciones de Dirección General de Aeronáutica Civil (quién se asegurará que los controles de seguridad y los métodos de inspección que se autoricen a cada Operador de Carga Segura en sus programas de seguridad estén en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en concordancia con las normas y métodos internacionales y sean técnica y logísticamente los más propensos a detectar un elemento prohibido en virtud de la naturaleza de la carga enviada).

9.1.1.1 Los métodos de inspección deberán permitir al Operador de Carga Segura el cerciorarse de que éstos son suficientes para asegurar razonablemente que no haya ningún artículo prohibido (por ejemplo: Dispositivos Explosivos Improvisados y Dispositivos Incendiarios Improvisados (IED e IID respectivamente por sus siglas en inglés) ocultos en el envío, se podrán incluir:

- a) Inspección física visual capa por capa del contenido del interior;
- b) Equipo de rayos-X;

- c) Sistemas de detección de explosivos (EDS por sus siglas en inglés)
- d) Detector de trazas de explosivos (ETD por sus siglas en inglés)
- e) Perros detectores de explosivos (binomios caninos);
- f) Detector de metales;
- g) Detección de gases explosivos;
- h) Cualquier otro autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

En algunos casos, un solo método de inspección puede no ser suficiente para inspeccionar todo tipo de carga y, por lo tanto, el Operador de Carga Segura deberá contar o tener fácilmente disponible más de un método o equipo de inspección.

9.1.2. El objetivo de la inspección visual del exterior de la carga y de su embalaje es identificar:

- a) Signos de interferencia;
- b) Daños o alteraciones visibles recientes a la carga y/o al embalaje;
- c) Alambres sueltos o salidos;
- d) Fugas (en caso de fugas o derrame, contactar a la autoridad competente si se trata de mercancías peligrosas);
- e) Inconsistencias en el contenido declarado. Cuando se detecte una inconsistencia en el contenido declarado (peso, tipo de embalaje, forma, tamaño), se debe dar aviso a la autoridad competente;
- f) Daños deliberados a la carga y/o al embalaje y señales de haber sido forzado o ilícitamente manipulado;
- g) Presencia de componentes o conjuntos armados de Dispositivos Explosivos Improvisados (IED) o Dispositivos Incendiarios Improvisados (IID).
- h) Posible persona en el interior del embalaje (todo aquel bulto o caja cuyo peso sea superior a 68 kilogramos y que por sus dimensiones pudiese albergar en su interior a una persona y dicho embalaje no esté asegurado con al menos dos flejes). En caso de detectarse una posible persona dentro del embalaje, debe dar aviso a la autoridad competente.

9.1.3. El procedimiento de inspección física visual a la carga, capa por capa, debe considerar al menos lo siguiente:

- 1) El inspector (revisor) debe revisar los lados, parte superior e inferior de la pieza de carga para asegurarse de que no existen compartimientos escondidos u objetos prohibidos escondidos.
- 2) La pieza que se revisa debe ser abierta y el inspector (revisor) debe inspeccionar todas las áreas del interior, incluyendo posibles compartimientos internos.
- 3) La inspección física del contenido debe llevarse a cabo de forma sistemática, capa por capa, para que el inspector (revisor) identifique con precisión lo que está inspeccionando.
- 4) El inspector (revisor) debe examinar las áreas interiores y el contenido comenzando en la parte superior de la pieza hasta llegar a la parte inferior, cuidando de inspeccionar cada área antes de continuar con la siguiente, en una secuencia que asegure la inspección completa de la pieza de carga.

9.1.4. Todos los métodos de inspección basados en tecnología deben ser aplicados de acuerdo con las especificaciones y recomendaciones del fabricante.

9.1.5. La Dirección General de Aeronáutica Civil notificará a los Operadores de Carga Segura cuando con motivo del avance tecnológico, los equipos de inspección puedan ser mejorados.

9.1.6. La Carga No Segura será considerada Carga Segura únicamente después de haber sido sometida a los controles de seguridad e inspección señalados en el numeral 9.1.1 y que el resultado de dicha inspección haya sido satisfactorio.

9.1.7. Únicamente la carga segura (de conformidad con los porcentajes establecidos en el capítulo 16 de la presente circular) podrá abordarse en aeronaves civil en cumplimiento con la Ley de Aviación Civil en su Capítulo 3 y 4 entre otros.

9.1.8. Cuando un inspector (revisor) no pueda asegurar la inexistencia de mercancías o artículos prohibidos dentro del embarque, éste debe rechazarse o ser inspeccionado nuevamente para aclarar su contenido.

9.1.9. El Operador de Carga Segura solamente debe utilizar equipos de inspección reconocidos por la autoridad competente. El equipo de inspección debe ser operado de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

9.1.10. Todo Operador de Carga Segura debe garantizar que solamente personal capacitado en el método y/o equipo de inspección utilizado, efectúe las labores de inspección y custodia de la carga.

9.1.11. Se debe mantener un registro en papel o en formato electrónico de la carga nacional e internacional que ha sido inspeccionada. Dicho registro se debe mantener en la estación de origen por un periodo de al menos 1 año a partir de la fecha de envío y debe contener al menos la siguiente información:

- a) Número de la guía aérea;
- b) Fecha de recepción de la guía aérea;
- c) Número de piezas inspeccionadas;
- d) Número de piezas verificadas por controles de seguridad alternativos y el motivo;
- e) Nombre, cargo y firma de la persona que efectuó la inspección;
- f) Métodos utilizados para la inspección y su resultado.

9.2. Controles de seguridad alternativos para la carga aérea.

9.2.1. El Operador de Carga Segura debe incluir procedimientos para asegurar que la carga sensible a la inspección con tecnología no intrusiva, sea inspeccionada utilizando un equipo Detector de Trazas de Explosivos [ETD] para garantizar que no se causen alteraciones o daño a su contenido.

9.2.2. De conformidad con el numeral anterior, las mercancías sensibles a las tecnologías no intrusivas, toda vez que se demuestre formalmente su alteración por la aplicación de estos métodos son, sin que la enumeración sea limitativa:

- a) Órganos humanos, sangre humana y sus derivados;
- b) Mercancías peligrosas declaradas;
- c) Animales vivos;
- d) Valijas diplomáticas;

- e) Restos Humanos;
- f) Materiales o artículos de las Secretarías de la Defensa Nacional, Marina y/o organismo policíacos;
- g) Materiales o artículos que se pueden dañar si se abren o inspecciona bajo los métodos señalados en el numeral 9.1.1
- h) Perecederos que pudieran ser susceptibles a dañarse mediante los métodos de inspección señalados en el numeral 9.1.1

9.2.3. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para validar la legitimidad de las mercancías sensibles a tecnologías no intrusivas señaladas en el numeral anterior y demostrar formalmente su alteración por la aplicación de los métodos tecnológicos.

9.2.4. Para cualquier envío consistente en órganos humanos, productos derivados de órganos humanos y sangre humana, el Operador de Carga Segura debe garantizar que los documentos que acompañan al envío, comprueben que el embarcador está afiliado con un hospital o un instituto de investigación médica reconocido por la autoridad competente.

9.2.5. Para los envíos de valijas diplomáticas, el Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar que la valija diplomática proviene de una persona que tiene los permisos para entregar dicho material y que la valija diplomática incluya las siguientes características:

- a) Una señal visible, externa, que identifica a la mercancía como "Valija Diplomática".
- b) Un sello oficial del gobierno u organización internacional que envía la valija.
- c) Una dirección oficial de la oficina del gobierno u organización internacional cuyo sello aparece en la valija.
- d) Un certificado impreso, unido al exterior de la valija que contenga lo siguiente: una breve descripción de la valija (incluyendo su tamaño y peso), una declaración certificando que la valija contiene correspondencia diplomática o artículos de uso oficial y la firma de un oficial responsable de la oficina del gobierno u organización internacional.

9.3. Manejo y resolución de alarmas.

9.3.1. Cuando exista una alerta o sospecha de armas, explosivos, mercancías peligrosas no declaradas u otros artefactos peligrosos dentro de la carga, el Operador de Carga Segura debe inspeccionar nuevamente la carga, si es posible por un método de inspección distinto al aplicado inicialmente, a fin de confirmar la existencia o inexistencia de dicho artefacto. Esta inspección debe realizarse de acuerdo con el numeral 9.1.1 de la presente Circular.

9.3.2. En caso de confirmar la alarma, el Operador de Carga Segura debe:

- 1) No transportar la carga;
- 2) No mover la carga;
- 3) Mantener el control positivo de la carga;
- 4) No utilizar aparatos electrónicos de comunicación cerca de la carga;
- 5) Seguir los procedimientos de emergencia del Operador de Carga Segura y de la autoridad competente establecidos en sus Manuales;
- 6) Notificar a la autoridad competente para la aplicación de las medidas de respuesta correspondientes.

9.3.3. El Operador de Carga Segura debe llenar y entregar por escrito a la Dirección General de Aeronáutica Civil, la forma "Informe preliminar de incidente AVSEC / acto de interferencia ilícita"

contenida en el Anexo 3 de la presente Circular, dentro de las primeras 24 horas posteriores al evento.

9.3.4. El Operador de Carga Segura debe llenar y entregar por escrito a la Dirección General de Aeronáutica Civil, la forma "Informe oficial sobre un acto de interferencia ilícita" de la Organización de Aviación Civil Internacional, dentro de los primeros 10 días naturales posteriores al evento.

9.3.5. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos documentados para la determinación y resolución de alarmas, en caso de sospecha de algún artefacto explosivo dentro de la carga.

9.4. Mantenimiento de los equipos de inspección y programas de pruebas.

El Operador de Carga Segura debe tener un programa de mantenimiento preventivo de los equipos de inspección utilizados, que asegure la operatividad de tales equipos. El Operador de Carga Segura debe garantizar que el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos de inspección cumpla con:

- 1) Las instrucciones escritas y las recomendaciones del fabricante; y
- 2) Los requerimientos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria

9.4.1. El mantenimiento preventivo de los equipos de inspección debe efectuarse por personal capacitado y certificado en el equipo de inspección.

9.4.2. En caso de que el mantenimiento preventivo de los equipos de inspección sea efectuado por proveedores externos, éstos deben considerarse por parte del Operador de Carga Segura como proveedores críticos de servicios.

9.4.3. El Operador de Carga Segura debe mantener los reportes de mantenimiento preventivo de los equipos de inspección por un periodo de al menos 1 año.

9.4.4. El Operador de Carga Segura debe efectuar pruebas periódicas de la operatividad de sus equipos de inspección y mantener la evidencia en papel de tales pruebas por un periodo de al menos 1 año.

9.4.5. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos de contingencia en caso de falla de sus equipos de inspección.

10. SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, ULD'S, VEHÍCULOS Y REMOLQUES.

El objetivo de este capítulo es asegurar la existencia de procesos para proteger los contenedores, remolques y ULD's del acceso no autorizado o alteraciones en todas las etapas durante su viaje a lo largo de la cadena de suministro. Los contenedores, remolques y ULD's deben someterse a procesos de inspección para la detección de artefactos explosivos o incendiarios antes de su estiba en las aeronaves.

10.1. Contenedor y/o ULD.

2

10.1.1. Todo Operador de Carga Segura que tenga contenedores debe contar con procedimientos para el seguimiento, disuasión y detección de amenazas, así como registros de la ubicación de los contenedores.

10.1.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar que antes de la estiba de un contenedor, éste es inspeccionado en su interior para verificar que está vacío y en buenas condiciones. Para contenedores y ULD's, se debe utilizar el procedimiento de inspección de los siete puntos que son:

- a) Base del contenedor;
- b) Puertas interiores y exteriores;
- c) Pared lateral derecha;
- d) Pared lateral izquierda;
- e) Pared frontal;
- f) Piso interior;
- g) Techo.

Adicionalmente, se debe revisar que la estructura del contenedor no haya sido alterada o modificada.

10.1.3. Una vez que el contenedor haya sido estibado, éste debe ser almacenado en un lugar seguro hasta su entrega para el transporte.

10.1.4. El Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para verificar la integridad de los contenedores antes de que sean estibados o descargados de la aeronave. Este procedimiento debe incluir al menos los siete puntos señalados en el numeral 10.1.2.

10.1.5. El Operador de Carga segura debe tener procedimientos para garantizar que todos los contenedores estén sellados antes de su salida, utilizando sellos evidentes de violación y los controles señalados en el numeral 8.2.3:

10.1.6. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para colocar los identificadores y/o sellos a los contenedores correctamente y llevar los registros correspondientes. Las puertas de los contenedores deben tener sellos numerados; en caso de utilizar precintos, se debe utilizar el método VVTT (ver, verificar, tirar y torcer).

10.1.7. El Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para registrar el almacenamiento, colocación y utilización de los sellos numerados, y los controles señalados en el numeral 8.2.3.

10.1.8. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar que el contenedor es estibado en lugares controlados a través de medidas de seguridad.

10.2. Vehículos o remolques.

10.2.1. Todo operador de Carga Segura debe tener procedimientos para el seguimiento, disuasión y detección de amenazas, así como registros de la ubicación de los vehículos y remolques que transportan Carga Segura.

10.2.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar que antes de la estiba de un vehículo o remolque, éste sea inspeccionado en su interior para verificar que está vacío

y en buenas condiciones. Para vehículos o remolques, se debe utilizar el procedimiento de inspección de los siete puntos que son:

- a) Base del vehículo o remolque;
- b) Puertas interiores y exteriores;
- c) Pared lateral derecha;
- d) Pared lateral izquierda;
- e) Pared frontal;
- f) Piso interior;
- g) Techo.

Adicionalmente, se debe revisar que la estructura del vehículo o remolque no haya sido alterada o modificada.

10.2.3. Una vez que el vehículo o remolque haya sido estibado, éste debe ser resguardado o almacenado en un lugar seguro hasta su entrega para el transporte.

10.2.4. El Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para verificar la integridad de los vehículos y remolques antes de que sean estibados o descargados. Este procedimiento debe incluir al menos los siete puntos señalados en el numeral 10.2.2.

10.2.5. El Operador de Carga segura debe tener procedimientos para garantizar que todos los vehículos y remolques estén sellados antes de su salida, utilizando sellos evidentes de violación y los controles señalados en el numeral 8.2.3.

10.2.6. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para colocar los identificadores y/o sellos a los vehículos y remolques correctamente, y llevar los registros correspondientes. Las puertas de los vehículos deben tener sellos numerados; en caso de utilizar precintos, se debe utilizar el método VVTT (ver, verificar, tirar y torcer).

10.2.7. El Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para registrar el almacenamiento, colocación y utilización de los sellos numerados y los controles señalados en el numeral 8.2.3.

10.2.8. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar que el vehículo o remolque es estibado en lugares controlados a través de medidas de seguridad.

10.2.9. En caso de vehículos abiertos, el Operador de Carga Segura debe sujetarse a lo establecido en esta sección (10.2).

11. RESPUESTA A INCIDENTES Y ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

El objetivo de este capítulo es asegurar la existencia de procesos para responder, gestionar, informar y registrar incidentes y deficiencias relacionadas con la seguridad de la carga.

11.1. Identificación y reporte de incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil.

11.1.1. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para identificar, manejar, reportar y responder incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil en la carga.

11.1.2. Sin que la enumeración sea limitativa, se consideran incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil aquellos que comprometen la integridad del contenido, embalaje y/o vehículos de la

carga; la falta de certeza en la documentación o identificación de las personas que presentan la carga; la introducción no autorizada a las instalaciones de carga y el descubrimiento de algún dispositivo explosivo improvisado.

11.1.3. El Operador de Carga Segura debe designar un responsable de notificar a la Dirección General de Aeronáutica Civil y otras autoridades competentes, los incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil.

11.1.4. El Operador de Carga Segura debe reportar a la Dirección General de Aeronáutica Civil dentro de las siguientes 24 horas, los incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil, utilizando el formato contenido en el Anexo 3 de la presente Circular. Adicionalmente se debe utilizar esta información para la actualización del análisis de riesgos del propio Operador de Carga Segura.

11.2. Respuesta a actos de interferencia ilícita.

11.2.1. Todo Operador de Carga Segura debe incluir en su programa de seguridad, un plan de contingencia / emergencia que contenga métodos y procedimientos para la atención y respuesta a la emergencia derivada de actos de interferencia ilícita.

11.2.2. Sin que la enumeración sea limitativa, los escenarios a considerar para el plan de contingencia / emergencia incluyen: fuego, eventos naturales o del medio ambiente, pérdida de accesos a lugares operacionales, pérdida de comunicaciones, operativos policíacos y militares; interrupción de la cadena de suministro; además de aquellos señalados en el numeral 11.1.2 de la presente Circular.

11.2.3. Si aplica, el Operador de Carga Segura debe garantizar que los procedimientos referidos en el numeral 11.2.1 sean acordes con el plan de emergencia del aeropuerto correspondiente.

11.2.4. En el caso de una emergencia o acto de interferencia ilícita perpetrado o consumado dentro del perímetro de jurisdicción federal del aeropuerto, el operador debe notificar a las autoridades del aeropuerto. El plan de emergencia del aeródromo civil prevalecerá sobre los planes individuales de cada operador.

11.2.5. En el caso de una emergencia o acto de interferencia ilícita perpetrado o consumado en un recinto fiscal, el operador debe notificar a la administración aduanal pertinente. El plan de emergencia del recinto fiscal prevalecerá sobre los planes individuales de cada operador.

11.2.6. El Operador de Carga Segura debe designar un responsable de notificar a la Dirección General de Aeronáutica Civil y otras autoridades competentes, los actos de interferencia ilícita.

11.3. Reporte y registro de actos de interferencia ilícita.

11.3.1. El Operador de Carga Segura debe informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil cualquier acto de interferencia ilícita, utilizando la forma "Informe preliminar de incidente AVSEC / acto de interferencia ilícita" contenida en el Anexo 3 de la presente Circular, dentro de las primeras 24 horas posteriores al evento.

11.3.2. El Operador de Carga Segura debe informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil los detalles del acto de interferencia ilícita, utilizando la forma "Informe oficial sobre un acto de interferencia ilícita" de la Organización de Aviación Civil Internacional, dentro de los primeros 20 días naturales posteriores al evento.

11.4. Procedimientos de investigación y seguimiento de eventos.

11.4.1. El Operador de Carga Segura debe designar un responsable para la realización de investigaciones de incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil y actos de interferencia ilícita.

11.4.2. El Operador de Carga Segura debe garantizar que se realice una investigación acerca de los incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil, de conformidad con el numeral 11.1.2 de esta Circular.

11.4.3. El Operador de Carga Segura debe garantizar que se realice una investigación acerca de los actos de interferencia ilícita.

11.4.4. El Operador de Carga Segura debe conservar durante al menos 1 año, los resultados de las investigaciones realizadas sobre incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil y actos de interferencia ilícita.

11.4.5. Los actos de interferencia ilícita serán investigados y en su caso sancionados por las autoridades competentes.

11.4.6. El Operador de Carga Segura debe garantizar que las recomendaciones o acciones correctivas derivadas de una investigación sean implementadas.

11.4.7. El Operador de Carga Segura debe colaborar con la Dirección General de Aeronáutica Civil para la actualización de esta Circular, cuando los resultados de una investigación lo ameriten.

12. CONTROL DE DOCUMENTOS, CONSERVACIÓN DE REGISTROS Y SEGURIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN.

El objetivo de este capítulo es proporcionar los procesos de control de documentos y conservación de registros que se requieren para garantizar el funcionamiento seguro y auditable de la carga aérea. Se incluyen los procesos de control y protección de la información electrónica para evitar el mal uso, acceso no autorizado y alteración.

12.1. Políticas y procedimientos para el control de documentos, registros y otra información de seguridad.

12.1.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil publicará a través de su portal de internet www.sct.gob.mx la información de seguridad de la aviación Civil a los Operadores de Carga Segura.

12.1.2. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para clasificar documentos de acuerdo a su sensibilidad y/o importancia.

12.1.3. El programa de seguridad del Operador de Carga Segura debe considerarse como un documento restringido y su difusión debe ser estrictamente controlada a fin de que únicamente accedan a él los responsables de cumplir y hacer cumplir su contenido. Para tal efecto, aquellos quienes reciban una copia del programa de seguridad del Operador de Carga Segura, deben firmar una carta compromiso de confidencialidad con respecto al contenido del documento recibido.

12.1.4. La información sensible de seguridad, en caso de ejemplares físicos debe estar resguardada en lugares cerrados y asegurados; en caso de información electrónica, debe estar protegida mediante contraseñas de acceso que deben renovarse de forma periódica.

12.1.5. Todo Operador de Carga Segura debe identificar el tiempo de vida útil de la documentación sensible e importante y establecer procedimientos para su destrucción.

12.1.6. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para la actualización, control, registro, aprobación, publicación, difusión y resguardo de información de seguridad de la aviación civil.

12.1.7. El sistema de control de documentos debe garantizar el cumplimiento con los requerimientos legales y ser consistente con las políticas y procedimientos de organización del Operador de Carga Segura (ref.: Ley de Seguridad Nacional, Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares).

12.1.8. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para el control de acceso a las partes pertinentes de su programa de seguridad y otros documentos sensibles de seguridad, ya sea en versión electrónica o física, y asegurar la distribución limitada al personal autorizado de acuerdo a sus funciones.

12.1.9. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para el respaldo de la información de seguridad, así como un sistema para identificar el abuso, manipulación indebida o alteración de los datos comerciales y del negocio, la detección de accesos inapropiados y que contemple la aplicación de medidas disciplinarias, en su caso.

12.2. Conservación de registros.

12.2.1. El Operador de Carga Segura debe tener un procedimiento para garantizar que los siguientes registros estén documentados, implementados, conservados y actualizados:

- a) Evaluación de riesgos;
- b) Niveles de amenaza;
- c) Auditorías internas;
- d) Registros de empleados;
- e) Reclutamiento de personal;
- f) Capacitación;
- g) Calibración, pruebas y mantenimiento de equipo electrónico de vigilancia
- h) Calibración, pruebas y mantenimiento del equipo de inspección;
- i) Reportes e investigaciones de incidentes;
- j) Reportes de inspección de carga;
- k) Evaluaciones de control de calidad e informes;
- l) Detalles de los envíos;
- m) Detalles de registros corporativos
- n) Algún otro que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil.

12.2.2. Los registros deben mantenerse al menos 1 año o el tiempo que en particular sea especificado en esta Circular, lo que sea mayor.

12.3. Seguridad de las Tecnologías de Información.

12.3.1. En el caso de los sistemas automatizados propios o externos, el Operador de Carga Segura debe garantizar y demostrar un control de acceso y consulta a la información electrónica sensible de seguridad de la aviación civil. Las contraseñas de acceso deben ser renovadas periódicamente.

12.3.2. El Operador de Carga Segura debe establecer políticas, procedimientos y normas de tecnologías de informática que deben ser comunicadas a los empleados mediante la capacitación.

12.3.3. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos escritos e infraestructura para proteger a la empresa contra pérdidas de información, así como un sistema establecido para identificar el abuso de los sistemas de tecnologías de información y detectar el acceso inapropiado y/o la manipulación indebida o alteración de los datos comerciales y del negocio, así como un procedimiento escrito para la aplicación de medidas disciplinarias apropiadas a todos los infractores.

12.3.4. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para asegurar el respaldo de la información electrónica sensible de seguridad de la aviación civil, que incluyan de manera enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:

- a) Métodos de conservación y temporalidad de almacenamiento de la información;
- b) Plan de continuidad del negocio en caso de incidente y recuperación de la información;
- c) Frecuencia y localización de las copias de seguridad y de la información archivada;
- d) Métodos de almacenamiento en sitios alternativos a las instalaciones donde se encuentra el CPD (Centro de Proceso de Datos);
- e) Evidencias de efectividad en la recuperación de los datos a partir de copias de seguridad.

12.3.5. El Operador de Carga Segura debe contar con un sistema de respaldo de suministro eléctrico que permita la continuidad del negocio.

13. ACREDITACIÓN / RECONOCIMIENTO Y REGISTRO.

El objetivo de este capítulo es asegurar la existencia de procesos para la inscripción, registro y acreditación de las entidades descritas en el numeral 3.2.1 de la presente Circular.

13.1. Acreditación / reconocimiento inicial y registro.

13.1.1. Previa solicitud formal, la Dirección General de Aeronáutica Civil debe efectuar por cuenta propia o a través de Unidades de Verificación autorizadas por dicha autoridad que actúen en su nombre y representación, una evaluación de las entidades aspirantes a ser Operador de Carga Segura, la cual debe estar basada en un procedimiento que incluya como mínimo:

- a) Programa de seguridad del Operador de Carga Segura por escrito, que cumpla con los requerimientos de esta Circular (fase documental);
- b) Inspección en las instalaciones incluidas en la solicitud y las operaciones del manejo de carga del Operador de Carga Segura para verificar la implementación de su Programa de Seguridad (fase de implementación).

13.1.2. Los procedimientos, formatos y/o plantillas que deberán seguir todas las partes involucradas en el proceso de evaluación referido en el numeral anterior deberá estar claramente establecido y

publicado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, incluyendo los pasos específicos, formatos de solicitud, listas de verificación, criterios, y materiales de orientación y tiempos de cumplimiento.

13.1.3. Después de haber aprobado las evaluaciones correspondientes de conformidad con los lineamientos que a efecto establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil, los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo podrán obtener una Acreditación de Operador de Carga Segura y el resto de las entidades descritas en el numeral 3.2.1 podrán obtener un Reconocimiento como Operador de Carga Segura.

13.1.4. La Acreditación y/o Reconocimiento como Operador de Carga Segura debe ser específico por cada instalación (estación).

13.1.5. Una vez obtenida la Acreditación y/o Reconocimiento de Operador de Carga Segura por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se debe otorgar al operador un código único de identificación alfanumérica compuesto por el Registro Federal de Contribuyentes, el cual debe estar registrado en una base de datos administrada por la misma autoridad, quien debe publicarla en la página web www.sct.gob.mx

13.1.6. En caso de que la Dirección General de Aeronáutica Civil dictamine que un operador no cumple con los requerimientos de esta Circular, será advertido de las deficiencias y, si el operador lo solicita, se le prestará asistencia para realizar una nueva, pronta y exitosa solicitud, hasta que la Dirección General de Aeronáutica Civil considere que está en total cumplimiento con el presente Circular.

13.1.7. El Operador de Carga Segura debe notificar por escrito a la Dirección General de Aeronáutica Civil en el caso de actualizaciones que de manera enunciativa, más no limitativa, incluyan las siguientes:

- a) Cambio de domicilio y/o domicilio fiscal;
- b) Cambio de razón o denominación social;
- c) Cambio de directivo responsable designado en el numeral 5.1.1(b);
- d) Cambio de instalaciones operativas.

13.1.8. Con excepción del 13.1.7(c), el Operador de Carga Segura debe iniciar nuevamente un proceso de evaluación que incluya como mínimo:

- a) Programa de seguridad del Operador de Carga Segura por escrito, que cumpla con los requerimientos de esta Circular (fase documental);
- b) Inspección en las instalaciones y las operaciones del manejo de carga del Operador de Carga Segura para verificar la implementación de su Programa de Seguridad (fase de implementación).

13.2. Renovación de la Acreditación y/o Reconocimiento.

13.2.1. Los Operadores de Carga Segura deben renovar su Acreditación y/o Reconocimiento cada tres años.

13.2.2. Previa solicitud formal, la Dirección General de Aeronáutica Civil debe efectuar por cuenta propia o a través de Unidades de Verificación autorizadas por dicha autoridad que actúen en su nombre y representación, una evaluación de las entidades que desean renovar su Acreditación y/o Reconocimiento de Operador de Carga Segura, la cual debe estar basada en un procedimiento que incluya como mínimo:

- a) Programa de seguridad del Operador de Carga Segura por escrito, que cumpla con los requerimientos de esta Circular (fase documental);
- b) Inspección en las instalaciones incluidas en la solicitud y las operaciones del manejo de carga del Operador de Carga Segura para verificar la implementación de su Programa de Seguridad (fase de implementación).

13.2.3. Después de haber aprobado las evaluaciones correspondientes de conformidad con los lineamientos que a efecto establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil, las entidades solicitantes podrán obtener la renovación de su Acreditación y/o Reconocimiento de Operador de Carga Segura.

13.3. Revocación de la Acreditación y/o Reconocimiento.

13.3.1. Si la Dirección General de Aeronáutica Civil dictamina durante el proceso de renovación, que un Operador de Carga Segura no cumple con los requerimientos de esta Circular, entonces su Acreditación o Reconocimiento estará cancelado temporal o permanentemente según lo considere la autoridad. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe actualizar de manera inmediata la base de datos de Operadores de Carga Segura y difundirla dentro de las 24 horas siguientes en los términos que señala el numeral 13.1.5.

13.3.2. Un Operador de Carga Segura puede solicitar una suspensión temporal o cancelación permanente de la Acreditación y/o Reconocimiento de Operador de Carga Segura cuando lo considere necesario, siempre y cuando realice la solicitud formal a la Dirección General de Aeronáutica Civil, especificando los motivos que dan origen a dicha solicitud. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe actualizar de manera inmediata la base de datos de Operadores de Carga Segura y difundirla dentro de las 24 horas siguientes en los términos que señala el numeral 13.1.5.

13.3.3. Un Operador de Carga Segura que ha solicitado a la Dirección General de Aeronáutica Civil una suspensión temporal de su Acreditación y/o Reconocimiento, y que después de un tiempo pretenda adquirirla nuevamente, el solicitante debe sujetarse a lo establecido en la sección 13.1. de la presente Circular.

13.3.4. En el caso de eventos que afecten la seguridad de la aviación civil, de conformidad con lo establecido en el capítulo 11 de la presente Circular, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender la Acreditación y/o Reconocimiento del Operador de Carga Segura temporalmente o cancelarla de manera definitiva, siempre y cuando se tengan evidencias suficientes para ello.

13.3.5. En el caso de suspensión temporal de la Acreditación y/o Reconocimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil establecerá los periodos de vigencia de esta suspensión y los requerimientos que debe cumplir el Operador de Carga Segura para que su acreditación / reconocimiento le sea otorgada nuevamente. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe actualizar de manera inmediata la base de datos de Operadores de Carga Segura y difundirla dentro de las 24 horas siguientes en los términos que señala el numeral 13.1.5.

13.4. Recurso de revisión.

13.4.1. El recurso de revisión se llevará a cabo de conformidad con los términos que señala la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

13.5. Unidades de Verificación para la evaluación de Operadores de Carga Segura.

13.5.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede elaborar, validar, mantener y actualizar un listado de las Unidades de Verificación autorizadas para actuar en su nombre y representación en el proceso de evaluación de los Operadores de Carga Segura. No obstante, la Acreditación y/o Reconocimiento de Operador de Carga Segura es facultad exclusiva de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

13.5.2. Para que las Unidades de Verificación puedan participar en el proceso de evaluación de Operadores de Carga Segura, deben contar con la certificación emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, en términos del artículo 85 de la Ley de Aviación Civil.

13.5.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe establecer los requerimientos y periodos de vigencia para validar a las Unidades de Verificación que actuarán en su nombre y representación para la evaluación de los Operadores de Carga Segura.

13.5.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil es responsable de la administración, vigilancia y control de calidad de las Unidades de Verificación que actúen en su nombre y representación para la evaluación de los Operadores de Carga Segura.

13.6. Administración de las bases de datos de los Operadores de Carga Segura.

13.6.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil es responsable de mantener actualizada la base de datos de Operadores de Carga Segura.

13.6.2. La Dirección General de Aeronáutica Civil debe actualizar de manera inmediata la base de datos de Operadores de Carga Segura y difundirla lo más pronto posible en los términos que señala el numeral 13.1.5, cuando existan cambios relacionados con altas y bajas en los Operadores de Carga Segura.

13.6.3. La base de datos de Operadores de Carga Segura debe tener al menos la siguiente información:

- a) Nombre, dirección, teléfono y correo electrónico del Operador de Carga Segura;
- b) Tipo de Operador de Carga Segura (embarcador, transportista, expedidor, consolidador de carga, línea aérea, aeropuerto, autoridad, etc.);
- c) Fecha de Acreditación o Reconocimiento inicial del Operador de Carga Segura;
- d) Fecha de expiración de la Acreditación o Reconocimiento del Operador de Carga Segura;
- e) Código de identificación del Operador de Carga Segura;
- f) Nombre del responsable de seguridad del Operador de Carga Segura.

14. CONTROL DE CALIDAD.

El objetivo de este capítulo es proporcionar los procesos de control de calidad necesarios, a realizar por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil y las entidades descritas en el numeral 3.2.1, a fin de garantizar el cumplimiento de las normas y los requerimientos que establece la presente Circular, de conformidad con el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

14.1. Monitoreo por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil.**14.1.1. Generalidades.**

14.1.1.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil es la responsable de efectuar verificaciones, inspecciones, pruebas y estudios de seguridad periódicos o extraordinarios a los Operadores de Carga Segura, para verificar el cumplimiento de esta Circular y en cumplimiento del Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil.

14.1.1.2. El monitoreo del cumplimiento de esta Circular hacia los Operadores de Carga Segura debe ser sistemático y basado en estudios de evaluación de amenazas y gestión de riesgos.

14.1.1.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá utilizar para efecto del monitoreo previsto en esta sección, los resultados de las verificaciones técnico-administrativas practicadas a los Operadores de Carga Segura, siempre que dichas verificaciones incluyan el total de los aspectos comprendidos en la presente Circular.

14.1.1.4. Cuando derivado de las actividades de control de calidad efectuadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, se determine el incumplimiento total o parcial de la presente Circular, de conformidad con el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil, se procederá a la revocación de la Acreditación o Reconocimiento del Operador de Carga Segura, en los términos que establece la sección 13.3. de la presente Circular.

14.1.2. Evaluación del cumplimiento hacia los Operadores de Carga Segura.

14.1.2.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil, como parte de sus actividades de monitoreo, determinará el nivel de cumplimiento / hallazgos de acuerdo a los siguientes criterios:

Nivel de cumplimiento / Hallazgo	Descripción
Categoría 1	Cumple los requisitos.
Categoría 2	No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.
Categoría 3	No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejoras.
NA (no aplica)	Medida o procedimiento que no existe en la entidad de que se trata o que no está disponible.
NC (no confirmado)	Cuando una medida no ha sido verificada o no ha sido observada.

14.1.2.2. La evaluación de una medida de seguridad implica el examen del cumplimiento sobre la documentación e implementación correspondiente. Para tal efecto, se establece la siguiente tabla de verdad:

Cumplimiento de la medida de seguridad		Resultado de la evaluación
Documentada	Implementada	
SI	SI	SI
SI	NO	NO
NO	SI	NO
NO	NO	NO

14.1.2.3. Se considera que existe una deficiencia cuando una actividad de monitoreo revela el incumplimiento de las disposiciones de esta Circular o de las leyes y reglamentos nacionales aplicables.

14.1.2.4. Toda deficiencia identificada debe conducir a una o más medidas correctivas de la entidad monitoreada.

14.1.2.5. Las medidas para subsanar las deficiencias deben segregarse entre aquellas de prioridad inmediata que requieren una acción correctiva sin demora y aquellas que requieren un plan de acción a largo plazo.

14.1.2.6. Cuando para subsanar las deficiencias no sea posible lograr una solución inmediata, la entidad monitoreada puede solicitar la aprobación de la Dirección General de Aeronáutica Civil para desarrollar un plan de acción, a fin de rectificar cada deficiencia identificada, refiriendo los plazos y métodos proyectados.

14.1.2.7. Una vez aprobado el plan de medidas correctivas, la Dirección General de Aeronáutica Civil debe monitorear su aplicación y programar actividades de seguimiento para asegurarse de que las deficiencias han sido corregidas efectivamente.

14.1.2.8. El método para hacer cumplir las medidas correctivas consiste en un enfoque progresivo. Este enfoque comprende los siguientes pasos:

- 1) Un aviso verbal con respecto a deficiencias de menor importancia, pero registrándolo como prueba oficial de que tuvo conocimiento;
- 2) Una advertencia escrita oficial exigiendo una medida correctiva, especificando el resultado que se desea en la medida que se ha de tomar, cuando el aviso y la persuasión no sean suficientes o en caso de una deficiencia grave;
- 3) Una notificación de imposición de medidas cuando las deficiencias graves persistan después de advertencias oficiales o en casos de deficiencias importantes.

14.1.2.9. Los niveles de imposición del cumplimiento se aplican según la naturaleza y nivel de incumplimiento. Las categorías y niveles para imponer el cumplimiento incluyen:

- a) Medidas administrativas;
- b) Multas que se imponen de conformidad con la regulación nacional aplicable;
- c) Medidas judiciales.

14.2. Monitoreo por parte del Operador de Carga Segura.

14.2.1. Todo Operador de Carga Segura debe tener personal responsable para reportar al ejecutivo de más alto nivel dentro de la organización, que esté calificado de conformidad con el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil, para ser el encargado de efectuar el monitoreo del cumplimiento del programa de seguridad del Operador con respecto a esta Circular.

14.2.2. El Operador de Carga Segura debe tener uno o más métodos de monitoreo del cumplimiento de su programa de seguridad, en conformidad con el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil que emita la Dirección General de Aeronáutica Civil. Estos métodos de monitoreo pueden incluir, sin que la enumeración sea limitativa: auditorías, evaluaciones y estudios de seguridad, y dentro del contexto de un Sistema de Gestión de Seguridad (o algún método similar de control de calidad).

14.2.3. Todo Operador de Carga Segura debe tener un programa de revisiones internas de seguridad de la aviación civil.

14.2.4. Todo Operador de Carga Segura debe tener procedimientos escritos, incluyendo listas de verificación, para efectuar revisiones internas de seguridad de la aviación civil en aquellas áreas donde la carga es aceptada, almacenada, clasificada, preparada, consolidada, inspeccionada, despachada y estibada a bordo de la aeronave, verificando el cumplimiento de esta Circular.

14.2.5. Las revisiones internas de seguridad de la aviación civil deben realizarse al menos una vez cada 24 meses y pueden ser parte integral de otro tipo de revisiones internas que realice el Operador de Carga Segura, siempre y cuando se cumplan los requerimientos de esta Circular.

14.2.6. Todo Operador de Carga Segura debe mantener registros que contengan el resultado de las revisiones internas, respuesta a los hallazgos, seguimiento de acciones, evidencias y cierre de los hallazgos encontrados. Estos registros deben mantenerse durante por lo menos tres años.

14.2.7. El directivo responsable de seguridad debe informar a la Alta Dirección del Operador de Carga Segura, los resultados y seguimiento de las revisiones internas, así como de los hallazgos que comprometan la seguridad de las operaciones y sea necesaria su atención inmediata.

14.2.8. El directivo responsable de seguridad del Operador de Carga Segura debe informar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, los resultados y seguimiento de dichas revisiones anualmente, así como los hallazgos que comprometan la seguridad de las operaciones, junto con las acciones planeadas para corregir o mitigar dichas fallas o descubrimientos.

14.2.9. El Operador de Carga Segura debe efectuar revisiones de seguridad a sus proveedores críticos de servicios en un período que no exceda 24 meses, a fin de asegurar la eficacia de las medidas de seguridad establecidas por el Operador de Carga Segura.

14.3. Recursos para las actividades de control de calidad.

14.3.1. El Operador de Carga Segura debe tener procedimientos para garantizar la provisión de los recursos necesarios para realizar eficazmente las actividades de control de calidad.

15. FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE CARGA Y CORREO

El objetivo de este capítulo es establecer procesos para que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

15.1. Generalidades.

15.1.1. Con respecto al movimiento de la carga, se deben aplicar las mismas medidas de seguridad para la mercancía transportada, tanto por vía aérea como por vía terrestre bajo una guía aérea, de conformidad con lo que establece la presente Circular.

15.1.2. La presente Circular reconoce la certificación del programa NEEC para los modos de transporte de carga distintos al transporte aéreo y para los almacenes fiscalizados, siendo equivalente al Reconocimiento de Operador de Carga Segura. Para tal efecto, la entidad interesada debe solicitar la convalidación de su certificación ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, remitiendo una copia de la certificación del programa NEEC y los procedimientos que sustenten el cumplimiento de dicho Esquema.

15.1.3. A fin de evitar demoras innecesarias en la importación y exportación de la carga aérea, se buscará establecer procedimientos coordinados para la revisión de la carga.

15.1.4. Cuando la naturaleza de un embarque requiera la autorización de diferentes autoridades, se buscará tomar las acciones necesarias para asegurar que la liberación de la carga sea coordinada.

15.1.5. La Dirección General de Aeronáutica Civil solicitará a las diversas autoridades que con motivo de sus facultades efectúan procesos de inspección a la carga, remitan al Operador de Carga Segura un registro de inspecciones o en su caso, dejar señal y evidencia de dicha inspección.

15.1.6. En ningún caso de escala técnica de las aeronaves, podrá ser duplicada la inspección de la carga, a menos que se tenga sospecha fundada y motivada comprobable de que ésta haya sido alterada, manipulada indebidamente o interferida ilícitamente.

15.2. Información requerida por las autoridades competentes.

15.2.1. El manifiesto aéreo debe ser elaborado y presentado conforme a los lineamientos establecidos en las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 1.9.9 y 1.9.10.

15.2.2. La elaboración y presentación del manifiesto aéreo y de la guía aérea es responsabilidad de la línea aérea o quien esta designe. La elaboración y presentación de otros documentos requeridos para la liberación de la carga es responsabilidad del declarante.

15.2.3. A fin de promover la facilitación del comercio y la aplicación de las medidas de seguridad, se buscará estandarizar y armonizar el intercambio de información por medios electrónicos, así como fomentar en la industria la implantación y uso de sistemas compatibles con normas y protocolos aceptados internacionalmente.

15.2.4. Cuando sea posible, los sistemas de información electrónica para la liberación y autorización de la carga entre las partes involucradas en la transferencia de un modo de transporte a otro, deben ser compatibles.

15.3. Liberación y despacho de la carga de exportación.

15.3.1. En caso de la carga de exportación o tránsito que contenga armas, precursores químicos, mercancías peligrosas u otras que la autoridad competente determine, dichos embarques deben sujetarse a las regulaciones aplicables.

15.3.2. Cuando las autoridades competentes requieran una inspección de la carga ya embarcada en una aeronave para su salida, como resultado de un análisis de riesgo no relacionado con seguridad de la aviación civil, las autoridades competentes podrán disponer de la carga buscando demorar lo menos posible la salida de la aeronave.

15.4. Liberación y despacho de la carga de importación.

15.4.1. En caso de la carga de importación o tránsito que contenga armas, precursores químicos, mercancías peligrosas u otras que la autoridad competente determine, dichos embarques deben sujetarse a las regulaciones aplicables.

15.4.2. En el caso de inspecciones programadas, tiene prioridad la inspección de animales vivos, mercancías perecederas y otras mercancías que hayan sido solicitadas urgentemente por la autoridad.

15.4.3. El equipaje no acompañado que es transportado como carga debe sujetarse a lo establecido en artículo 94 del Reglamento de la Ley Aduanera, en relación con los artículos 89 y 90 del mismo ordenamiento y el 61 de la Ley Aduanera.

15.4.4. Se dispondrá lo necesario para la liberación y despacho de la carga según procedimientos de aduana simplificados, siempre que cumplan con lo establecido en el artículo 88 de la Ley Aduanera, en relación con lo establecido en las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior número 3.2.2 y 3.7.3

15.4.5. En términos de lo establecido en el numeral 15.1.2, la carga que no sea proveniente de empresas certificadas bajo el esquema NEEC, debe someterse cabalmente a los procedimientos establecidos en numeral 9.1.1, relativo a la inspección de la Carga No Segura.

15.4.6. En caso de restricciones operacionales que obliguen a realizar envíos parciales de la carga, se puede presentar la información faltante o complementaria al arribo total del embarque, bajo las condiciones que determine la Administración General de Aduanas del Servicio de Administración Tributaria.

15.5. Piezas de repuesto y refacciones para las aeronaves.

15.5.1. La importación de refacciones y piezas de repuesto deben sujetarse a lo estipulado en el artículo 106 fracción V de la Ley Aduanera, debiendo seguir el procedimiento establecido en la regla 4.2.12 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.

15.6. Procedimientos y documentos relativos al correo.

15.6.1. La manipulación, envío y despacho del correo aéreo deben sujetarse a los procedimientos y disposiciones vigentes del Servicio Postal Mexicano y de la Unión Postal Universal.

15.6.2. Los Operadores de Carga Segura pueden reservarse el derecho de transportar correo del cual no exista plena certidumbre de que los procesos de inspección y custodia hayan sido aplicados satisfactoriamente.

15.6.3. En el caso de que el concesionario o permisionario de transporte aéreo brinde servicios de transportación de correo al Servicio Postal Mexicano, deberá celebrarse el contrato correspondiente en términos de lo previsto en el numeral 8.2.1 de esta Circular, de la Ley de Aeropuertos (artículo 54 entre otros), del Reglamento de la Ley de Aeropuertos (artículos 56 a 59 entre otros) y de la Ley del Servicio Postal Mexicano (artículos 17 y 21, entre otros); así como los Tratados y Convenios internacionales (entre otros: Convenio de Varsovia, Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de Mayo de 1999 y Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975.).

15.7. Material radioactivo.

15.7.1. El transporte de material radioactivo por la vía aérea debe sujetarse a los ordenamientos aplicables.

15.7.2. Se facilitará que se conceda, en forma expedita, la liberación y despacho del material radiactivo que se importe por aire, en particular, el material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos vigentes que rijan la importación de dicho material.

16. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA CIRCULAR.

La implementación de las disposiciones establecidas en el presente ordenamiento se realizará de acuerdo a las siguientes acciones y vigencias:

16.1. Capacitación y entrenamiento.

16.1.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil, definirá y publicará en un plazo no mayor a 30 días hábiles de la publicación de la presente Circular, las plantillas que definirán el contenido mínimo del programa de seguridad de la carga para los concesionarios y/o permisionarios de aeródromos civiles y de transporte aéreo, así como el contenido mínimo del programa de capacitación sobre seguridad de la carga, en relación a los numerales VII y VIII del apartado 5.4.1.2 de la presente Circular.

16.1.2. Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo y los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles, en un plazo no mayor a 24 meses a partir de la publicación de las plantillas referentes al contenido mínimo de los programas de seguridad y programas de capacitación a que se refiere el numeral anterior, deberán tener capacitado a la totalidad del personal a su cargo con funciones directas y/o indirectas en la cadena de suministro y custodia de la carga aérea.

16.1.3. Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo en un plazo no mayor a 24 meses a partir de la publicación de las plantillas referentes al contenido mínimo de los programas de seguridad y programas de capacitación a que se refiere el numeral anterior, deberán garantizar que el personal de su representante autorizado, que en su nombre y representación intervienen en la cadena de suministro y custodia de la carga, tenga la capacitación a que se refiere la Circular; en el entendido

que de no cumplir con este requerimiento, no estará autorizado para continuar operando con dichos expedidores o consolidadores. DGAC establecerá un programa de implementación durante los 24 meses a efecto de que el Operador de carga segura cumpla en tiempo y forma, y que los concesionarios o permisionarios de aeródromo tengan conocimiento de los plazos establecidos en forma transitoria, en tanto se aplique la circular al 100%.

16.1.4. Se debe mantener en todos los casos, los registros de dicha instrucción, de acuerdo a los lineamientos descritos en el numeral 6.4 de esta Circular y en el numeral 6 del apartado B del Capítulo IX del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

16.1.5. En el caso de los Permisionarios del Transporte Aéreo Internacional que cuenten con un Programa de Capacitación y/o instrucción, e inspección de la carga aérea, aprobado de conformidad con el Programa Nacional de Instrucción e inspección en Seguridad de la Aviación Civil o su equivalente del Estado del Operador, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá reconocer dicho programa, siempre y cuando éste último cumpla con lo establecido en la presente Circular Obligatoria.

16.2. Inspección de la carga, encomiendas exprés y correo.

16.2.1 Carga internacional

16.2.1.1 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1. que a más tardar el sexto mes a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, la carga y encomiendas exprés deberán revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, en al menos el 25% del total de la mercancía a transportar por la vía aérea. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes, no podrá ser identificada o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura"

16.2.1.2 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1, que a más tardar en los siguientes doce meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, la carga y encomiendas exprés deberán revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, en al menos el 50% del total de la mercancía a transportar por la vía aérea. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes, no podrá ser identificada o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura".

16.2.1.3 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1, que a más tardar en los siguientes dieciocho meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, la carga y encomiendas exprés deberán revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, en al menos el 75% del total de la mercancía a transportar por la vía

aérea. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes, no podrá ser identificada o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura".

16.2.1.4 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1, que a más tardar en los siguientes veinticuatro meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, la carga y encomiendas exprés a transportar por la vía aérea deberán revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, al 100% excepto lo considerado en el numeral 9.2. en donde se deberán utilizar controles alternativos para la carga. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada o sujeta a controles de seguridad alternativos no podrá ser identificada o manejada como Carga Segura por lo que no podrá transportarse por vía aérea.

16.2.2 Carga nacional

16.2.2.1 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral que a más tardar en los primeros veinticuatro meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, cada embarque de carga y encomiendas exprés deberá revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, en al menos el 20%. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura".

16.2.2.2 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1, que a más tardar en los siguientes treinta y seis meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, cada embarque de carga y encomiendas exprés deberá revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, en al menos el 30%. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes no podrá ser identificada o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura".

16.2.2.3 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1, que a más tardar en los siguientes cuarenta y ocho meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, cada

embarque de carga y encomiendas exprés deberá revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular, en al menos el 40%. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes no podrá ser identificada o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura".

16.2.2.4 Es obligación del concesionario o permisionario de transporte aéreo por sí mismo o por conducto de cualquiera de las entidades incluidas en el numeral 3.2.1, que a más tardar en los siguientes sesenta meses a partir de la publicación de la presente Circular Obligatoria, cada embarque de carga y encomiendas exprés deberán revisarse mediante los métodos de inspección especificados en el numeral 9.1.1 de esta Circular en al menos el 50%. En todos los casos, la carga deberá de ser sometida a los controles de seguridad reconocidos y aceptados por la DGAC. Para el caso del correo, se deberá proceder en todos los casos de acuerdo al numeral 15.6 de esta Circular.

En todos los casos, la carga que no sea inspeccionada y que no se le apliquen los controles de seguridad correspondientes no podrá ser identificada o manejada como "Carga Segura" y deberá segregarse, identificarse y manejarse como "Carga no Segura".

16.2.2.5 Lo anterior sin perjuicio de que los concesionarios o permisionarios de transporte aéreo nacional o internacional, realicen operaciones en Estados en donde se tengan un mayor nivel de implementación de inspección de la carga y por éste motivo mantengan los estándares de inspección que dicho país les requiera.

16.2.2.6 La Carga Nacional que en algún momento tenga que ser transportada internacionalmente tendrá que ser revisada en términos del numeral 16.2.1.

16.2.2.7. El porcentaje de la revisión a que se refiere el apartado 16.2.2 es por cada embarque amparado por una guía aérea, y no por el total de las guías aéreas.

16.3. Acreditación y Reconocimiento.

16.3.1. Los concesionarios y/o permisionarios de transporte aéreo nacional o internacional deberán cumplir con lo establecido en el numeral 13.1 Acreditación / Reconocimiento inicial y registro en un plazo no mayor de 24 meses contados a partir de la publicación de la presente Circular.

16.3.2. Los consolidadores de carga deberán cumplir con lo establecido en el numeral 13.1 Acreditación / Reconocimiento inicial y registro en un plazo no mayor a 24 meses contados a partir de la publicación de la presente Circular. Posterior a este periodo, los concesionarios y/o permisionarios del transporte aéreo nacional o internacional no podrán aceptar carga de consolidadores que no tengan una Acreditación o Reconocimiento como Operador de Carga Segura.

16.3.3. Con excepción de lo referido en el numeral 16.1.3.1 y 16.1.3.2 de esta sección, los referidos en el numeral 3.2.1 de la presente Circular podrán de manera voluntaria adoptar lo establecido en el numeral 13.1 a partir del doceavo mes posterior a la publicación de la presente Circular.

16.3.4. En el caso de los Permisionarios del Transporte Aéreo Internacional y siempre y cuando el Estado de Matrícula cuente con un Programa Nacional de Seguridad de la Carga Aérea o su equivalente, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá reconocer dicho programa.

17. SANCIONES.

17.1. Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, calificar y aplicar conforme a derecho, cualquier incumplimiento a esta Circular Obligatoria, sus leyes, reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas vigentes que le dan sustento legal.

18. ANEXOS.

1. Declaración de Seguridad.
2. Declaración de Compromiso de Seguridad en el Transporte para las operaciones de transporte terrestre de carga.
3. Informe preliminar de incidente AVSEC / acto de interferencia ilícita.
4. Declaración de compromiso del Operador de Carga Segura.
5. Lista de verificación de término del empleo.

19. VIGENCIA.

La presente Circular Obligatoria entra en vigor en los términos señalados en la sección 16 de la presente. Su vigencia será indefinida hasta su modificación, sustitución o cancelación por parte de la DGAC.

**ATENTAMENTE
EL DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**


ALEXANDRO ARGUDÍN LE ROY

31 de julio de 2013

Logo de la entidad que emite el presente documento.

**ANEXO 1
FORMATO DE DECLARACIÓN DE SEGURIDAD**

DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DEL ENVÍO

Categoría de la entidad acreditada (RA, KC, o AO) e identificador (de la parte acreditada que expide el estatus de Seguridad):	Identificador único del envío: (número de guía aérea)
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

Contenido del envío:
... Envío agrupado (consolidación)

Origen:	Destino:	Puntos de transbordo/en tránsito: (si se conocen, en caso contrario describir "N/A")
----------------	-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

Estatus de seguridad:	Razones para expedir el estatus de seguridad		
(seleccione la opción <input type="checkbox"/> que aplique) ... SPX (El envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y correo). ... SHR (El envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo, es decir, cuando se emplea más de un método de inspección al embarque, por ejemplo: Rayos X y ETD). ... SCO (El envío es seguro para aeronaves exclusivamente de carga y exclusivamente de correo).	Recibido de: (seleccione la opción <input type="checkbox"/> que aplique) ... Embarcador conocido ... COMAT ... Indirect Air Carrier ... Carga Interlineal ... Embarcador no conocido a) Código identificador: (si aplica, en caso contrario describir "N/A" y seguir con el inciso b)) b) Nombre del Remitente:	Método de inspección: (seleccione <input type="checkbox"/> según corresponda) ... PHS (Inspección manual) ... XRY (Rayos X) ... ETD (Detector de Trazas de Explosivos) ... EDS (Sistema de Detección de Explosivos) ... K-9 (Binomio Canino) ... EXENTO (Ver requisitos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil del país de destino)	Justificación de la exención:

Otros métodos de inspección: (si aplica, en caso contrario describir "N/A")

Estatus de Seguridad expedido por: (Nombre, número de empleado y firma de la persona que realizó la inspección)	Estatus de Seguridad expedido el Fecha: (describir bajo el formato ddmmaa, por ejemplo: 01ENE14) Hora: (describir bajo el formato hhhh, por ejemplo: 1530)
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Categoría de la entidad acreditada (RA, KC, o AO) **e identificador** (de toda parte acreditada que haya aceptado el estatus de seguridad dado a un envío por otra parte acreditada)

Información de Seguridad adicional:	
Piezas totales del embarque.....	
Número total de piezas exentas.....	
Número total de piezas inspeccionadas.....	

- 1) Certifico que esta carga no contiene ningún tipo de explosivo, incendiario, armas, materiales peligrosos o personas vivas.
- 2) Otorgo mi consentimiento para inspeccionar esta carga y estoy consciente de que esta aprobación y su firma original junto con cualquier otro documento del embarque serán resguardados.
- 3) La carga proviene de un cliente que es Conocido para nosotros. El contenido de dicha carga es seguro para su transportación.
- 4) La carga ha sido protegida durante el almacenaje y transportación usados en todas las etapas de tránsito.
- 5) La carga despachada por nuestro representante proviene de un cliente cuya confianza no dudamos.
- 6) La carga ha sido protegida desde el momento en que fue aceptada por nosotros en nuestras oficinas.

ANEXO 2

DECLARACIÓN DE COMPROMISO DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PARA LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

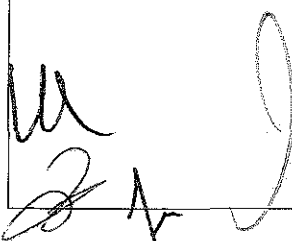
Con el fin de proteger los cargamentos contra interferencias ilícitas durante las fases de recolección, transporte, almacenamiento o entrega de la carga aérea / correo aéreo a la que se le han aplicado los controles de seguridad por parte de [Nombre del Operador de Carga Segura]; por la presente confirmo que se cumplen los siguientes procedimientos de seguridad:

- 1) Todo el personal que transporte esta carga aérea / correo aéreo ha recibido instrucción en seguridad y los registros de esta capacitación están al día;
- 2) Se ha verificado la integridad de todo el personal contratado que tendrá acceso a la carga aérea / correo aéreo. Esta verificación incluirá al menos la verificación de identidad (mediante credencial de elector, pasaporte, licencia de conducir u otro documento que contenga una fotografía de la persona, expedido o reconocido por las autoridades nacionales) y la verificación del currículum vitae y de las referencias proporcionadas;
- 3) Cada conductor llevará consigo una tarjeta de identificación, pasaporte, licencia de conducir u otro documento que contenga una fotografía de la persona, expedido o reconocido por las autoridades nacionales;
- 4) La integridad de la seguridad de la cadena de suministro será verificada en cada punto de recepción y entrega;
- 5) Se mantendrán registros relacionados con los movimientos de esta carga aérea/correo aéreo según sea necesario;
- 6) Los envíos serán recogidos y entregados en un entorno y de manera segura;
- 7) Inmediatamente antes de colocar la carga, se conducirá una inspección del compartimiento de carga y se mantendrá su integridad (esterilidad) hasta que se termine de cargar la misma.
- 8) Los compartimentos de carga de los vehículos serán sellados o cerrados con llave u algún otro medio de seguridad reconocido por la Circular Obligatoria CO SA 17.4/12 R1. Los vehículos con cortinas laterales serán asegurados con cuerdas (tipo precinto). Se mantendrán bajo observación las áreas de carga de los camiones de plataforma durante el transporte de la carga aérea;
- 9) Entre la recepción y la entrega de la carga aérea / correo aéreo los conductores no realizarán paradas no programadas. Si esto fuese inevitable, el conductor verificará la seguridad de la carga y la integridad de las cerraduras y/o sellos al regresar al vehículo. Si el conductor descubriera evidencia de interferencia, notificará a su supervisor y no se entregará la carga aérea / correo aéreo sin realizar la notificación al momento de su entrega;
- 10) Se mantendrán planes de manejo de incidentes y de manejo de crisis para asegurar operaciones de transporte seguras;
- 11) No se subcontratarán servicios de transporte a terceros, excepto en el caso en que el tercero haya sido reconocido como Operador de Carga Segura por la Dirección General de Aeronáutica Civil;

12) No se subcontratará ningún otro servicio (ej. almacenamiento) a ningún tercero que no sea un Operador de Carga Segura e incluido en la lista de proveedores de estos servicios.

13) Acepto plena responsabilidad por lo declarado.

Nombre (letra de molde):	Cargo en la empresa:
Firma:	Fecha:



ANEXO 3
INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE AVSEC / ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE AVSEC / ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA	
NOMBRE DEL INCIDENTE:	
NO. DE REFERENCIA DEL INCIDENTE:	
Informado por (nombre):	
Cargo:	
No. de Empleado:	
No. de Identificación:	
Nombre de la Organización:	
Datos de contacto:	
Fecha del informe:	
Hora del informe:	
Observaciones:	
Fecha del incidente:	
Hora del incidente:	
Tipo de incidente (Ej. Violación de seguridad, manipulación, robo, hurto, pérdida, secuestro, incendio, daño, accidente automovilístico, etc.):	
Lugar del incidente (incluir dirección completa):	
Operador de Carga Segura (nombre y tipo de operador):	
Código único de identificación del Operador de Carga Segura:	
Fecha de la última acreditación/reconocimiento:	
Nombre del Gerente de Seguridad responsable:	
Datos de contacto del Gerente de Seguridad:	
Observaciones:	
Personas Lesionadas (si/no):	
Detalles de las personas lesionadas (Ej.: nombre, cargo, organización, detalles de contacto):	
Naturaleza de las lesiones:	
Acciones de seguimiento requeridas / tomadas:	
Observaciones:	
No. de envío (No de Guía):	
No de vuelo / camión:	
Expedidor:	
Consignatario:	
Descripción de la carga:	

Origen:	
Destino:	
Valor estimado de la pérdida / los daños:	
Observaciones:	
Descripción del Incidente:	
Estado de la Investigación (a ser completado por Gerente de Seguridad o quien él designe):	
Acciones inmediatas necesarias para mitigar riesgo:	
Otras acciones necesarias (¿Qué, por quién, para cuándo, etc.):	
Copias de documentación del envío, fotografías adjuntas, etc. (describir):	
Observaciones:	
Informe presentado a la Autoridad competente [nombre del destinatario, cargo, organización] (fecha / hora):	
Observaciones:	
Autorizado por (nombre / puesto):	
Nombre de la Organización:	
Datos de contacto:	
Firma:	
Fecha:	
Hora:	

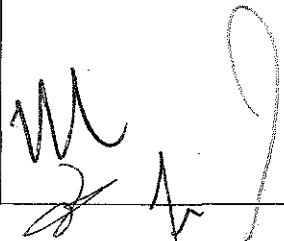
ANEXO 4
DECLARACIÓN DE COMPROMISO DEL OPERADOR DE CARGA SEGURA

Con el fin de cumplir con los requisitos de la legislación pertinente sobre seguridad de la aviación civil, declaro que:

- 1) Según mi leal saber y entender, la información incluida en el Programa de Seguridad de la empresa es fehaciente y exacta;
- 2) Las prácticas y los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad serán implementados y mantenidos en todos los sitios considerados en el Programa;
- 3) El Programa de Seguridad será adecuado y adaptado para cumplir con toda futura modificación relevante a la aplicación de legislación de seguridad de la aviación civil, salvo que *[nombre de la empresa]* informe a la Dirección General de Aeronáutica Civil que ya no desea continuar sus actividades como Operador de Carga Segura;
- 4) *[Nombre de la empresa]* informará a la Dirección General de Aeronáutica Civil por escrito, respecto de:
 - a. Modificaciones al Programa de Seguridad, tales como el nombre de la empresa, la persona responsable de los datos de seguridad y de contacto, cambio de la persona con acceso a la base de datos del Operador de Carga Segura, sin demora y máximo dentro de los siguientes 10 días hábiles; y
 - b. Modificaciones principales previstas, tales como nuevos procedimientos de inspección, obras mayores de construcción que puedan afectar el cumplimiento de la legislación de seguridad de la aviación civil, el cambio de sitio / dirección, como máximo 15 días hábiles antes del inicio / modificación proyectada.
- 5) Con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación pertinente de seguridad de la aviación civil, *[nombre de la empresa]* cooperará plenamente con todas las inspecciones, según sean necesarias y facilitará el acceso a todos los documentos, según sea solicitud de la Autoridad.
- 6) *[Nombre de la empresa]* informará a la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre cualquier violación grave de seguridad y de cualquier circunstancia sospechosa que pueda ser relevante para la seguridad de la carga aérea/correo aéreo, en particular respecto de cualquier intento de ocultar elementos prohibidos dentro de los envíos;
- 7) *[Nombre de la empresa]* se asegurará de que todo el personal reciba capacitación adecuada y de que estén conscientes acerca de sus responsabilidades en materia de seguridad, de acuerdo al Programa de Seguridad de la empresa, y
- 8) *[Nombre de la empresa]* informará a la Dirección General de Aeronáutica Civil en el caso de que:
 - a. Cese sus actividades comerciales;
 - b. Ya no maneje/transporte carga aérea/correo aéreo; o
 - c. Ya no pueda cumplir con los requisitos de la legislación relevante de seguridad de la aviación civil.

9) Asumo plena responsabilidad por esta declaración.

Nombre y apellido (letra de molde):	Cargo / Puesto:
Firma:	Fecha:



ANEXO 5
LISTA DE VERIFICACIÓN DE TÉRMINO DEL EMPLEO

Esta es una lista genérica de las acciones que será necesario adoptar al momento del cese del empleo así fuera voluntario, incluyendo la jubilación, o involuntario. La lista de verificación tiene la intención de orientarlo a tomar medidas para mitigar los riesgos de seguridad asociados con la eventualidad de que ex-empleados conserven su acceso a las instalaciones, a la carga, a documentos o a información y datos restringidos o confidenciales. La legislación local puede limitar las acciones del término de empleo.

- Emitir una carta finiquito firmada, indicando la última fecha de empleo. Se facilitarán copias al individuo, al departamento de seguridad de la instalación, a la gerencia encargada de la seguridad y a la gerencia de la empresa.
- Exigir la devolución de cualquier uniforme asignado al empleado.
- Exigir la devolución de toda identificación y tarjetas de acceso del empleado.
- Exigir la devolución de todas las llaves a instalaciones, escritorios, ficheros, vehículos, etc.
- Exigir la devolución de todas las laptops, teléfonos celulares, "smartphones" y cualquier otro equipo informático (incluyendo *tokens/fobs* de acceso remoto).
- Exigir la devolución de cualquier instrumento financiero como tarjetas de crédito o débito.
- Exigir la devolución de cualquier *token/fob* o llave de acceso electrónico de seguridad.
- Cambiar los códigos de acceso a las áreas restringidas, según sea requerido.
- Retirar el acceso a oficinas y estacionamientos.
- Retirar el acceso al servidor o sistemas de informática de la empresa con eliminación del nombre de usuario y la contraseña del empleado.
- Quitar el nombre del empleado de la lista de contactos / lista telefónica del personal.
- Quitar el correo de voz del empleado con cambio del pin y eliminación de todos los mensajes.
- Retirar la cuenta de correo electrónico del empleado, borrando y dejando libres todas las unidades de discos que se encuentran en red.
- Recoger cualquier archivo o propiedad intelectual como manuales, documentos, etc.