



Aeropuerto Internacional Juan Santamaría • Costa Rica

MANUAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTO

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

**VOLUMEN
15**

Programa de Adiestramiento y Comunicaciones

VERSIÓN 11



AERIS
CCR AEROPUERTOS

JULIO, 2024

Responsables de este documento, por Aeris Holding Costa Rica S. A

Elaborado por: Minor Muñoz, Coordinador de Datos Operacionales

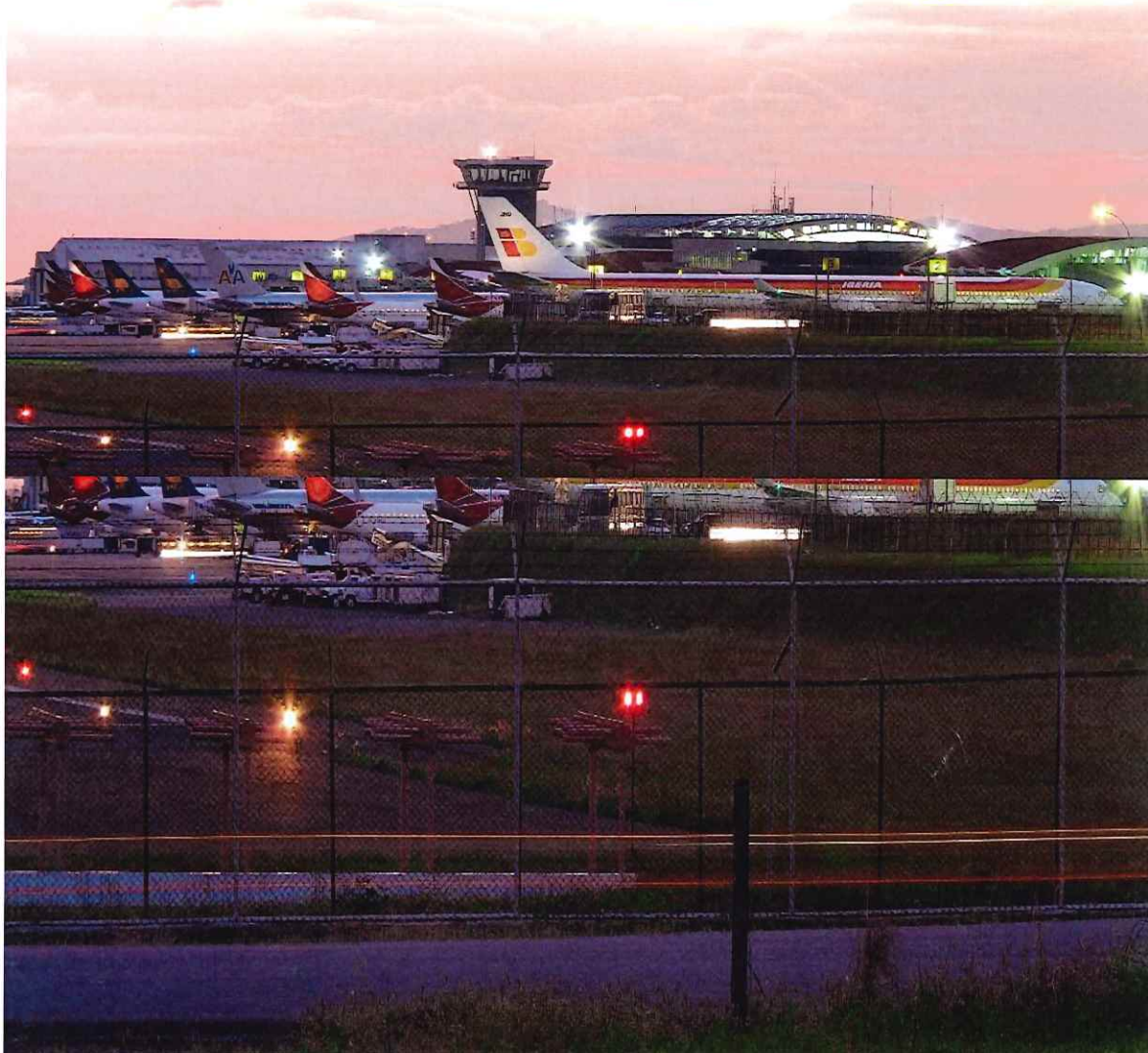
Firma:

Revisado por: Álvaro Arguedas, Gerente de Operaciones y Seguridad

Firma:

Aprobado por: Juan Belliard, Director de Operaciones y Seguridad

Firma:



	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: ii

Sistema de revisiones & enmiendas

Las revisiones o enmiendas al presente manual serán indicadas mediante una barra vertical en cualquiera de los márgenes, en frente del reglón, sección o figura que este siendo afectada por la revisión o enmienda.

La información que sea insertada mediante enmiendas o revisiones al documento se reflejara en color azul y se subrayará; salvo en aquellos casos donde se realicen enmiendas que modifiquen considerablemente su estructura y/o contenido (esto a menos que Aeris lo considere pertinente). La numeración del registro de las Enmiendas tendrá el siguiente formato: Letra “E” – número de enmienda – número de volumen del manual – año en curso (Ejemplo: E1-00-15).

Las revisiones que se realicen al manual, además de verificar el contenido de la información del mismo, contemplará la inserción de las enmiendas que haya sufrido el documento. Cada vez que se realice una revisión, y en aquellos casos en donde se realicen enmiendas que modifiquen considerablemente su estructura y/o contenido, se cambiará la versión del documento. La numeración del registro de las revisiones tendrá el siguiente formato: Letra “R” – número de revisión – número de volumen del manual – año en curso (Ejemplo: R1-00-15).

Según aplique, estos cambios se deben de anotar en el registro de revisiones y/o enmiendas, indicando el número correspondiente y demás información.

La publicación de enmiendas y revisiones de las copias contraladas de este manual está bajo la responsabilidad de Aeris Holding Costa Rica S.A. Quien realice la enmienda o revisión del manual, deberá anotarse en la casilla de “Enmendado por” o “Revisado por” respectivamente.

Si tiene algún comentario u observación, lo puede hacer llegar a la siguiente dirección: jaraya@ aeris.cr o kcastillo@ aeris.cr

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: iii

Registro de enmiendas

Número de Enmienda	Fecha de inserción	Fecha de aplicación	Descripción	Enmendado por
E1-15-15	10-Feb-2015	18-Feb-2015	Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Lista de páginas efectivas Índice 2.3 Enmiendas y revisiones 1.1 Objetivo Se cambia nombre Reporte de Anomalía /Observación por Informe de Hallazgo 4.2.2.4.1 Objetivos 5.2.5 Bosquejo del Curso 6.2.5 Bosquejo del Curso 6.4.2 Bosquejo del Curso Apéndice 2	Luis Torres
E2-15-15	05-Nov-2015	15-Dic-2015	Portada externa Portada Interna Cambio en formato de numeración Cambio de versión Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 2 Control de Documentos 2.1 Distribución de copias del programa 2.2 Accesibilidad del programa 2.3 Enmiendas y revisiones 3.1 Alcance 3.3 Acrónimos 4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris 4.2.1 Requisitos de entrenamiento general 4.2.2.4 Conducción en el lado aéreo (PCA) 4.3 Sesión de información	Luis Torres

			4.4 Entrenamiento recurrentes y mejora de habilidades 5.5 Sesión de información 6.6 Sesión de información 7.2.3 Cuando se acepta el trabajo 7.5 Sesión de información 8 Apéndices Cambio en formato de numeración de apéndices Apéndice 2 Apéndice 3 Se incluye dentro del “Registro de páginas efectivas”, aquellas páginas existentes que por omisión no fueron contempladas en la versión anterior	
E3-15-16	22-Ago-2016	15-Dic-2016	Cambio de versión del documento Portada externa Portada Interna Sistema de revisiones y enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1.1 Objetivo 2.3 Enmiendas y revisiones 3.1 Alcance 4 Programa de orientación 4.1 Orientación de empleados 4.2.2.2 Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris. 4.2.2.3.2 Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris. 4.2.2.4.2 Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris. 4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades. 4.6 Operación del sistema y mantenimiento de equipo	Walter Castro

			5.1 Orientación de empleados 5.2 Requisitos de entrenamiento 5.6 Entrenamiento general recurrente y mejora de habilidades 6.1 Orientación de los empleados 6.2 Requisitos de entrenamiento general 6.4 Operación del guía de aeronaves. 6.5.1 Objetivo del curso 6.7 Entrenamiento recurrente y mejora de actividades 6.9 Práctica de ejercicio 7.1 Orientación de empleado 7.2 Requisitos de entrenamiento general 7.2.1 Requisitos de ingreso al trabajo 7.6 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades AP.1 Material utilizado Curso de Gafetes AP.2 Material utilizado curso de PCA	
E4-15-17	31-Jul-2017	02-Nov-2017	Cambio de versión del documento Portada externa Portada Interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1.1 Objetivo 2.1 Distribución de copias del manual 2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de la enmiendas y revisiones 3.1 Alcance 4.2.2.2.2 Bosquejo del curso 4.2.2.4.2 Bosquejo del curso 4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades 4.5 Programa de entrenamiento del personal de seguridad	Luis Calvo

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: vi

			6.2.5 Bosquejo del curso AP.1 Material utilizado Curso de Gafetes AP.2 Material utilizado curso de PCA AP.3. Material utilizado para curso de puentes (POP) y bandas (POB)	
E5-15-18	31-Jul-2018	30-Set-2018	Cambio de versión del manual (nueva versión # 5) Portada externa Portada interna Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas 1.1 Objetivo 2.1 Distribución de copias del programa 2.3 Enmiendas y revisiones 3.2 Definiciones 3.3 Acrónimos 4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris 4,2,1 Requisitos de entrenamiento general 4.2.2.1.2 Bosquejo del curso 4.2.2.2 Puentes de abordaje 4.2.2.2.3 Entrenamiento práctico 4.2.2.3.2 Bosquejo del curso 4.2.2.4.2 Bosquejo del curso 4.3 Sesión de información 4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades 8 Apéndices Apéndice 1	Minor Muñoz
E6-15-19	31-Jul-2019	30-Set-2019	Cambio de versión y logo de Aeris Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1.1 Objetivo 2.2 Accesibilidad del programa	Luis Calvo

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: vii

			3.2 Definiciones 3.3 Acrónimos 4.1.2 Bosquejo del curso 4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris 4.2.1 Requisitos de entrenamiento general 4.2.2.2.3 Entrenamiento practico 4.2.2.3.2 Bosquejo del curso 4.2.2.4.2 Bosquejo del curso 4.3 Sesión de información 6.2.5 Bosquejo del curso Apéndice 1 Apéndice 2 Apéndice 3	
E7-15-20	30-Set-2020	30-Nov-2020	Cambio de versión del documento Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 2.1 Distribución de copias del programa 2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones AP.1 Material utilizado Curso de Gafetes AP.2 Material utilizado curso de PCA	Minor Muñoz
E8-15-21	30-Set-2021	30-Nov-2021	Cambio de versión del documento Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 2.2 Accesibilidad del programa 2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones 3.1 Alcance Apéndice 1 Apéndice 2	Minor Muñoz

E9-15-22	15-Ago-2022	15-Oct-2022	Cambio de versión del documento Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 2.3 Enmiendas y revisiones 4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades 3.2 Definiciones 4.1.2 Bosquejo del curso 4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris 5.2.5 Bosquejo del curso 6.2.5 Bosquejo del curso	Minor Muñoz
E10-15-23	30-Set-2023	30-Nov-2023	Cambio de versión del documento Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 4.2.2.2.3 Entrenamiento práctico 4.2.2.3.2 Bosquejo del curso 4.2.2.4.3 Entrenamiento práctico 4.2.2.5 Operación del equipo de elevación para personas con movilidad reducida, Ambulift (POA) 4.2.2.5.1 Objetivos 4.2.2.5.2 Bosquejo del curso 4.2.2.5.3 Entrenamiento práctico 4.3 Sesión de información 8. Apéndices	Minor Muñoz

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: ix

			AP.4 Formulario evaluación del conductor AP.5 Recorrido de la prueba práctica AP.6 Procedimiento para la operación de equipo de elevación para personas con movilidad reducida.	
E11-15-24	31-Jul-2024	30-Set-2024	Cambio de versión Cambio de logo Portada externa Portada interna Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones 4.1.2 Bosquejo del curso 4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris 4.2.2.2.3 Entrenamiento práctico. 4.2.2.3.2 Bosquejo del curso 4.2.2.4.3 Entrenamiento práctico 8. Apéndices Apéndice 4 (se elimina) Apéndice 5 (se elimina) Apéndice 6 (se renombra a apéndice 4)	Arturo Zamora

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: x

Registro de Revisiones

Número de Revisión	Fecha	Descripción	Revisado por
R1-15-15	05-Nov-2015	Se incluye enmienda E1-15-15 Se realiza revisión y los cambios se detallan con la enmienda E2-15-15	Luis Torres
R2-15-16	22-Ago-2016	Se incluye enmienda E2-15-15 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E3-15-16	Walter Castro
R3-15-17	31-Jul-2017	Se incluye enmienda E3-15-16 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E4-15-17	Luis Calvo
R4-15-18	31-Jul-2018	Se incluye enmienda E4-15-17 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E5-15-18	Minor Muñoz
R5-15-19	31-Jul-2019	Se incluye enmienda E5-15-18 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E6-15-19	Luis Calvo
R6-15-20	30-Set-2020	Se incluye enmienda E6-15-19 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E7-15-20	Minor Muñoz
R7-15-21	30-Set-2021	Se incluye enmienda E7-15-20 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E8-15-21	Minor Muñoz
R8-15-22	31-Jul-2022	Se incluye enmienda E8-15-21 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E9-15-22	Minor Muñoz
R9-15-23	30-Set-2023	Se incluye enmienda E9-15-22 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E10-15-23	Minor Muñoz

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xi

R10-15-24	31-Jul-2024	Se incluye enmienda E10-15-23 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E11-15-24	Arturo Zamora
-----------	-------------	---	---------------

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xii

Lista de páginas efectivas

Apartado	Número de páginas	Enmienda / Revisión	Fecha
Portada externa	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Portada interna	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Sistema de enmiendas y revisiones	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Registro de enmiendas	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	5	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	6	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Registro de revisiones	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Lista de Páginas efectivas	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	5	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	6	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	7	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	8	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	9	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	10	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	11	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	12	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	13	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	14	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	15	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	16	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	17	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Índice	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Listado de capítulos	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 1	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024

	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 2	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 3	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 4	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	5	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	6	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	7	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	8	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	9	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	10	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	11	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 5	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	5	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 6	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	5	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	6	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	7	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	8	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 7	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	3	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	4	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	5	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Capítulo 8	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
Apéndice 1	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	3	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xiv

	4	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	5	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	6	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	7	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	8	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	9	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	10	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	11	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	12	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	13	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	14	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	15	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	16	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	17	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	18	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	19	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	20	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	21	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	22	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	23	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	24	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	25	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	26	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	27	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	28	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	29	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	30	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	31	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	32	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	33	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	34	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	35	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	36	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	37	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	38	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	39	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	40	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
Apéndice 2	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	3	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	4	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xv

	5	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	6	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	7	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	8	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	9	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	10	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	11	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	12	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	13	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	14	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	15	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	16	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	17	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	18	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	19	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	20	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	21	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	22	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	23	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	24	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	25	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	26	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	27	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	28	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	29	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	30	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	31	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	32	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	33	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	34	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	35	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	36	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	37	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	38	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	39	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	40	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	41	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	42	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	43	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	44	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024

	45	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	46	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	47	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	48	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	49	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	50	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	51	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	52	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	53	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	54	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	55	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	56	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	57	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	58	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	59	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	60	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	61	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	62	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	63	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	64	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
Apéndice 3	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024
	2	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	3	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	4	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	5	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	6	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	7	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	8	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	9	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	10	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	11	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	12	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	13	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	14	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	15	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	16	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	17	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	18	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	19	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	20	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
Apéndice 4	1	Enmienda E11-15-24	31-Jul-2024

	2	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	3	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	4	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	5	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	6	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	7	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	8	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	9	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	10	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024
	11	Revisión R10-15-24	31-Jul-2024

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xviii

Índice

1	Introducción.....	1-1
1.1	Objetivo.....	1-1
2	Control de Documentos.....	2-1
2.1	Distribución de copias del programa.....	2-1
2.2	Accesibilidad del programa.....	2-1
2.3	Enmiendas y revisiones.....	2-2
2.3.1	Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones.....	2-4
3	Generalidades.....	3-1
3.1	Alcance.....	3-1
3.2	Definiciones.....	3-1
3.3	Acrónimos.....	3-2
4	Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris.....	4-1
4.1	Orientación de los empleados.....	4-1
4.1.1	Objetivo.....	4-2
4.1.2	Bosquejo del curso.....	4-2
4.2	Cursos de capacitación brindados por Aeris.....	4-3
4.2.1	Requisitos de entrenamiento general.....	4-4
4.2.2	Contenido de los Programas de Entrenamiento.....	4-4
4.3	Sesión de información.....	4-13
4.4	Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades.....	4-14
4.5	Programa de entrenamiento del personal de seguridad.....	4-14

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xix

4.6 Operación del sistema y mantenimiento de equipos.....	4-15
4.7 Entrenamiento suministrado por los proveedores.....	4-15
5 Programa general de orientación de empleados que laboran en las terminales	5-1
5.1 Orientación de los empleados.....	5-1
5.2 Requisitos de entrenamiento general.....	5-2
5.2.1 Requisitos de ingreso al trabajo.....	5-2
5.2.2 Entrenamiento en el trabajo.....	5-2
5.2.3 Cuando se acepta el trabajo.....	5-3
5.2.4 Objetivo del curso.....	5-3
5.2.5 Bosquejo del curso.....	5-3
5.3 Requerimientos de habilidad para operar puentes de abordaje para aviones de pasajeros.....	5-4
5.4 Operación del sistema transportador de equipajes.....	5-4
5.5 Sesión de información	5-4
5.6 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades.....	5-4
5.7 Prueba de rendimiento.....	5-4
5.8 Práctica y ejercicios.....	5-5
6 Programa general de orientación de empleados que laboran en la rampa....	6-1
6.1 Orientación de los empleados.....	6-1
6.2 Requisitos de entrenamiento general.....	6-2
6.2.1 Requisitos de ingreso al trabajo.....	6-2
6.2.2 Entrenamiento en el trabajo.....	6-2
6.2.3 Cuando se acepta el trabajo.....	6-3

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xx

6.2.4	Objetivo del curso.....	6-3
6.2.5	Bosquejo del curso.....	6-3
6.3	Operación del sistema de recuperación combustible/derrames.....	6-3
6.3.1	Objetivo.....	6-4
6.3.2	Bosquejo del curso.....	6-4
6.4	Operación del guía de aeronaves.....	6-4
6.4.1	Objetivo.....	6-5
6.4.2	Bosquejo del curso.....	6-5
6.5	Programa de entrenamiento del manejo de mercancías peligrosas.....	6-5
6.5.1	Objetivo del curso.....	6-6
6.5.2	Bosquejo del curso.....	6-6
6.6	Sesión de información.....	6-6
6.7	Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades.....	6-7
6.8	Prueba de rendimiento.....	6-7
6.9	Práctica y ejercicios.....	6-7
7	Programa general de orientación de empleados que laboran en el lado terrestre	7-1
7.1	Orientación de los empleados.....	7-1
7.2	Requisitos de entrenamiento general.....	7-2
7.2.1	Requisitos de ingreso al trabajo.....	7-2
7.2.2	Entrenamiento en el trabajo.....	7-2
7.2.3	Cuando se acepta el trabajo.....	7-3
7.2.4	Objetivo del curso.....	7-3

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xxi

7.2.5 Bosquejo del curso.....	7-3
7.3 Operación del sistema de transporte terrestre comercial.....	7-3
7.4 Operación de parqueos.....	7-3
7.4.1 Objetivo.....	7-3
7.4.2 Bosquejo del curso.....	7-4
7.5 Sesión de información.....	7-4
7.6 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades.....	7-4
7.7 Prueba de rendimiento.....	7-4
7.8 Práctica y ejercicios.....	7-5
8 Apéndices.....	8-1
AP.1 Material utilizado Curso de Gafetes.....	8-2
AP.2 Material utilizado Curso de PCA.....	8-3
AP.3 Manual de operación de Puentes y Bandas.....	8-4
AP.4 Procedimiento para la operación de equipo de elevación para personas con movilidad reducida	8-5

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: xxii

Listado de capítulos

1. Introducción
2. Control de documentos
3. Generalidades
4. Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris
5. Programa general de orientación de empleados que laboran en las terminales
6. Programa general de orientación de empleados que laboran en las rampas/plataformas
7. Programa general de orientación de empleados que laboran en el lado terrestre
8. Apéndices

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 1-1

1. Introducción

1.1 Objetivo

En el presente manual se brindará una guía de las capacitaciones, a las que deberán ser sometidas todas las personas que laboran en el AIJS. Estas capacitaciones serán responsabilidad directa de cada operador o empresa, cuyos empleados brinden servicios en el aeropuerto. Aeris podrá solicitar evidencia a cada empresa u operador, para verificar que cumpla con el plan de capacitaciones propuesto por la empresa para su personal. Dichas empresas u operadores pueden elaborar sus programas de capacitación, tomando como base el presente documento. De lo contrario, si la empresa u operador realiza una propuesta propia, debe garantizar que cumpla con todos los requerimientos que se mencionan en el presente documento, pues se considera que estos son como mínimo los conocimientos, que debe adquirir una persona para realizar sus funciones en el AIJS.

Para velar por el cumplimiento de los planes de capacitación Aeris podrá solicitar cuando lo crea conveniente, que las empresas u operadores, refieran una copia del manual de capacitaciones, propuesto por cada una de ellas y los respectivos registros de entrenamiento inicial y recurrente del personal. El personal de Operaciones de Aeris y las autoridades competentes, tendrán la potestad de inspeccionar, auditar y aplicar las disposiciones establecidas en el presente manual.

Para la elaboración del presente documento, la Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris, consideró los siguientes documentos:

- a. RAC 139, de la DGAC
- b. Documento 8973, de la OACI
- c. MPO:
 1. Operaciones en el área de movimiento y sectores adyacentes
 2. Lado terrestre
 3. Terminal de carga
 4. Terminal de pasajeros
 5. Programa de seguridad y vigilancia

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 1-2

6. Regulaciones aeronáuticas costarricenses, Reglamento para la regulación de servicios especializados de Aeródromo (RAC-SEA)

El presente MPO denominado “Programa de adiestramiento y comunicaciones”, es parte integral del “Manual de Operaciones de Aeropuerto”, que Aeris utilizará para velar por el adecuado y seguro funcionamiento del AIJS.

Todos los operadores deben mantener un registro, con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que la recibieron). Operaciones Aeris, solicitará cuando lo crea conveniente, dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento inicial y recurrente del personal.

El detalle del entrenamiento que recibirá el personal de Aeris (Operaciones, Mantenimiento, otros), se detalla en el Manual de Operaciones del Aeropuerto, Capítulo 21, “Competencia y requerimientos del personal”.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 2-1

2. Control de documentos

El objetivo del presente capítulo es dar a conocer los procedimientos que se llevarán a cabo, para efectuar las respectivas revisiones y enmiendas al presente programa, el cual se denomina “Programa de Adiestramiento y Comunicaciones”. También se indicará la manera en que se realizarán tanto la distribución de las copias del presente documento, como de las respectivas notificaciones de revisiones y enmiendas aplicadas al documento.

2.1 Distribución de copias del programa

La distribución del presente manual estará a cargo del Departamento de Operaciones de Aeris, quienes llevarán un control detallado de las copias distribuidas. Se brindará una copia controlada del presente documento:

- a. CETAC
- b. OFGI
- c. Unidad de Supervisión de Aeródromos de la DGAC
- d. Los departamentos pertinentes de Aeris

Dichas copias podrán ser emitidas de manera electrónica o física. Es responsabilidad de quien reciba el manual, velar por que este siempre este actualizado.

2.2 Accesibilidad del programa

Como se detalló anteriormente, se entregará una copia del presente manual a cada uno de los entes mencionados. Es responsabilidad de cada una de las personas¹ a quienes se les entregue copia de este, ponerlo a disposición de todos los empleados de su representada. Sin dejar de lado que estas personas, deben garantizar que sus empleados tienen conocimiento y reciben el entrenamiento necesario sobre el contenido del manual.

¹ La copia se le entregará al representante de la institución que esta designe

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 2-2

Por otro lado, mediante la página electrónica de Aeris, cualquier persona podrá acceder a la información de dicho manual².

2.3 Enmiendas y revisiones

Aeris por medio del Departamento de Operaciones y Seguridad, velará por que se realice una revisión continua del presente documento, para garantizar que el mismo se encuentra actualizado y no contradiga de ninguna manera las regulaciones nacionales e internacionales, y se mantenga acorde con las operaciones que se realizan en el AIJS. Al menos se realizará una revisión anual del documento.

Personal de la DGAC también podrá revisar el manual cuando lo requiera por su propia iniciativa o por solicitud de Aeris, la solicitud de revisión debe presentarse con una antelación de 30 días a la fecha prevista para la entrada en vigor, a menos que la DGAC, por solicitud del Departamento de Operaciones y Seguridad, autorice un periodo más corto.

Las revisiones realizadas por la DGAC serán notificadas al Departamento de Operaciones y Seguridad, indicando las razones de la revisión e incluirán las páginas con la propuesta de la revisión. El Departamento de Operaciones y Seguridad contará con 7 días para remitir por escrito argumentos y puntos de vista sobre la revisión. Después de haber evaluado la información, la DGAC decidirá si adopta la revisión o prescribe de ella. La revisión será efectiva 30 días después de haber sido recibida por el Departamento de Operaciones y Seguridad.

Si la DGAC determina la existencia de una condición de emergencia que requiera una acción inmediata con respecto a la seguridad, que impide seguir con el procedimiento dispuesto anteriormente, emitirá una revisión, la cual será efectiva desde el momento en que la reciba Departamento de Operaciones de Aeris. En la carta de notificación de la enmienda, la DGAC describirá brevemente la emergencia detectada. Una vez resuelta la emergencia, el Departamento de Operaciones de Aeris podrá solicitar a la DGAC solicitar una reconsideración o una reevaluación de elementos causales de la emergencia y de la revisión que fue requerida.

² El presente programa está disponible, en la página de internet de Aeris: <https://www.sjoairport.com/documentacion/>

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 2-3

Las modificaciones o cambios que realice Aeris al documento, se tramitarán mediante enmiendas, las cuales deben ser debidamente registradas en la Lista de páginas efectivas y el registro enmiendas. Estas enmiendas, deben ser sometidas a revisión y aprobación por parte de la DGAC, al menos 30 días antes de entrada en vigor.

Las revisiones que se realicen al manual, además de verificar el contenido de la información de este, contemplará la inserción de las enmiendas que haya sufrido el documento. Cada vez que se realice una revisión, se cambiará la versión del documento, asimismo los cambios pequeños se harán por medio de enmiendas que deben quedar registradas. También se cambiará de versión al documento, cuando se realicen enmiendas que modifiquen considerablemente su estructura o contenido.

Cuando se realicen las enmiendas o revisiones, se debe utilizar la tabla que se adjunta al inicio del presente documento.

En caso de que debido a una situación de emergencia se requiera efectuar una enmienda temporal o permanente se aplicará lo dispuesto en el punto 3.2.2, del Manual de Certificación de Aeropuerto, Volumen 0.

Todas las enmiendas y revisiones serán tramitadas mediante correo electrónico y/o nota formal. Estas comunicaciones siempre serán dirigidas entre Aeris Holding y DGAC (Unidad de Supervisión de Aeródromos), siempre copiando en todo momento al OFGI. Los contactos a quien se le debe de enviar y copiar el correo son los siguientes:

Contacto	Entidad	Correo electrónico
Luis Torres	Unidad de Supervisión de Aeródromos, DGAC	ltorres@dgac.go.cr
Rodolfo Garbanzo	Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada	rgarbanzo@dgac.go.cr
Jason Araya	Aeris Holding	jaraya@aeris.cr
Álvaro Arguedas	Aeris Holding	aarquedas@aeris.cr
Karina Castillo	Aeris Holding	kcastillo@aeris.cr

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 2-4

2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones

Una vez que se reciba la carta de aceptación de la enmienda o revisión, el departamento de Operaciones y Seguridad enviará una Circular de Aviso Administrativa informando de la entrada en vigor de estas.

El Departamento de Operaciones de Aeris, se encargará de entregar las enmiendas o revisiones realizadas, a todas las entidades, empresas u operadores que posean una copia controlada del presente manual, no obstante, es responsabilidad de quienes posean este documento, velar por que el mismo siempre este actualizado.

Para aquellos operadores que tengan copias NO controladas de este documento, se habilitará un link de descarga para que puedan obtener la enmienda o revisión que entrará a regir, una vez que el departamento de Operaciones y Seguridad envíe la Circular de Aviso Administrativa informando de la entrada en vigor de las mismas. Dicho link de descarga se indicará en la misma Circular de Aviso Administrativa.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-1

4. Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris

En el presente manual se brindan detalles de los contenidos que serán incluidos en los programas de capacitación, que las empresas que prestan servicios en el AIJS deben brindar a sus empleados, como mínimo en sus respectivos entrenamientos (inicial y recurrente), no obstante, se aclara que la compañía deberá de crear su programa de entrenamiento, orientado al servicio que brinda y cumpliendo con la respectiva regulación. Además, se ofrece información general, referente al contenido de los cursos de capacitación que brinda Aeris a los empleados del aeropuerto.

4.1 Orientación de los empleados

Los empleados que laboran en el AIJS trabajan para diferentes empresas u operadores, que los contratan de manera directa o indirecta. En el caso de las contrataciones directas, la compañía interesada realiza todas las gestiones de reclutamiento y contratación del personal directamente.

Con respecto a las empresas que realizan contrataciones indirectas, éstas contratan los servicios de una segunda empresa para que realice las contrataciones del personal que necesita. Este personal realizará funciones en la empresa que contrató el servicio, pero su relación será indirecta, pues son subcontratados, ya que laboran directamente para la empresa que los contrató.

También existen empresas que, por uno u otro motivo, requiere contratar personal para que realice funciones en el AIJS de manera temporal. En este caso, si el empleador no solicita el gafete permanente, sino el permiso temporal debido a que el funcionario laborará por un periodo menor a 7 días, el empleador deberá hacerse responsable de capacitar al empleado antes de iniciar las labores en el área.

Cada una de las empresas que laboran en el AIJS, es responsable de brindar a sus empleados la capacitación necesaria para que estos puedan cumplir a cabalidad con sus obligaciones y colaboren con la calidad de los servicios que brindan y la seguridad del aeropuerto.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-2

4.1.1 Objetivo

El objetivo del presente programa es brindar lineamientos generales, acerca de los contenidos básicos que todas las empresas que de una u otra manera brindan servicios en el AIJS, deben de considerar en los programas de capacitación inicial y recurrente de su personal, según aplique.

4.1.2 Bosquejo del curso

En el programa deberá incluirse:

1. Objetivos del curso
2. Fuentes de información
3. Acceso a la información
4. Conceptos básicos del ATO
5. Regulaciones existentes
6. Customer Experience
7. Seguridad aeroportuaria (Sensibilización de Seguridad)
8. Factores humanos
9. Seguridad Ocupacional
10. Gestión de la seguridad operacional
11. Conservación del medio ambiente
12. Fauna en el aeropuerto
13. Mercancías peligrosas
14. Requisitos para ingresar al lado aéreo y a las terminales
15. Generalidades del lado aéreo y las terminales
16. Requisitos mínimos para el ingreso y operación de un equipo móvil dentro del lado aéreo
17. Conducción de equipos móviles en el lado aéreo
18. FOD Foreign Object Damage/Debris (Objeto extraño o daño por objeto extraño)
19. Rampas o plataformas en el lado aéreo
20. Áreas correctas para caminar en el lado aéreo
21. Sistema contra incendio

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-3

22. Material absorbente y extintor
23. Derrames de combustible y aceite
24. Puentes de abordaje
25. Fajas transportadoras de equipaje/carruseles
26. Elevadores
27. Abastecimiento de combustible, para aeronaves y paros de emergencia
28. Escoltas a vehículos y personas
29. Autoridades competentes a contactar en caso de reporte de averías, daños e incidentes ocurridos en el aeropuerto
30. Procedimientos en caso de alertas y procesos de evacuación
31. Radiocomunicación y fraseología
32. Área del sótano
33. Terminal de carga (CTRM)
34. Prohibiciones
35. Sanciones
36. Personas con movilidad reducida

4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris

Debido a que hay ciertos equipos y funciones que deben desarrollar los funcionarios en las diferentes áreas del aeropuerto, Aeris dispone de una plataforma de Educación en Línea (conocida como E-Courses SJO) para brindar cursos de capacitación a la comunidad aeroportuaria¹. Todos los poseedores de gafete de identificación o solicitantes de este dispondrán de un usuario personal en la plataforma de educación en línea de Aeris para recibir los cursos, esta plataforma es administrada por el departamento de Identificaciones de Aeris. En casos de fallo de la plataforma, o situaciones especiales, previa coordinación con Aeris, los cursos podrán ser impartidos de forma presencial mediante una presentación tipo PowerPoint impartida por el personal de Aeris.

Los siguientes son los cursos disponibles para el personal:

¹ La plataforma de educación en línea de Aeris está disponible, en la página web: <http://www.ecoursessjo.com/>

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-4

- a. Gafete de identificación (ID)
- b. Puentes de abordaje (POP)
- c. Bandas transportadoras y carruseles de equipaje (POB)
- d. Conducción en el lado aéreo (PCA)

En todos los cursos se someterá al estudiante a una prueba escrita (examen), para evaluar los conocimientos adquiridos; los cursos de puentes de abordaje y bandas transportadoras y carruseles de equipaje tendrán una prueba práctica evaluada por el departamento de Mantenimiento de Aeris.

4.2.1 Requisitos de entrenamiento general

- a. El patrono debe enviar un correo electrónico a la dirección ids@ aeris.cr dirigido a la Oficina de Identificaciones de Aeris solicitando el o los cursos.
- b. El interesado tiene que:
 1. Ser empleado de alguna empresa/entidad que brinde servicios de manera oficial en el aeropuerto.
 2. Realizar el curso en la plataforma de Educación en Línea de Aeris.
 3. Saber leer y escribir².
 4. Tener licencia de conducir al día, acorde al equipo de conducir (en el caso PCA).

4.2.2 Contenido de los Programas de Entrenamiento

Los siguientes son los contenidos generales de los programas de capacitación que brinda Aeris.

4.2.2.1 Gafetes de identificación (ID)

4.2.2.1.1 Objetivos

- a. Brindar los conocimientos mínimos para laborar en el AIJS
- b. Detallar procedimientos y regulaciones vigentes en el AIJS

4.2.2.1.2 Bosquejo del curso

² En caso de situaciones especiales se podrá solicitar una adecuación curricular, siempre y cuando se determine por parte de Aeris que el interesado no representa un riesgo para la seguridad del aeropuerto. Para estos casos el curso podrá ser impartido de forma presencial por el personal de Aeris.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-5

El bosquejo que se empleará como base será el que se indica en el punto 4.1.2. En caso de que el curso se requiera impartir en forma presencial se utilizará el material que se encuentra en el apéndice #1. De igual forma el estudiante será sometido a una prueba escrita (examen).

4.2.2.2 Puentes de abordaje (POP)

En el apéndice # 3 se dispone del manual para la operación de puentes.

4.2.2.2.1 Objetivos

- a. Brindar los conocimientos necesarios para la operación de los equipos
- b. Explicar los procedimientos a seguir en caso de falla de los equipos

4.2.2.2.2 Bosquejo del curso

- a. Objetivos del curso
- b. Reglamentación existente
- c. Cuidados para la operación del equipo
- d. Funcionamiento general de los puentes
- e. Operación de los equipos
- f. Solución de fallas comunes en los equipos
- g. Reportes de averías, daños e incidentes ocurridos en el área
- h. Prohibiciones
- i. Sanciones

4.2.2.2.3 Entrenamiento práctico

Después de aprobado el curso teórico en la plataforma de educación en línea el operador es responsable de realizar el entrenamiento práctico del funcionario, el cual deberá ser impartido por parte de un instructor acreditado por el departamento de Mantenimiento Aeris. El entrenamiento practico debe contemplar un mínimo de 2 horas efectivas, el operador debe documentar el cumplimiento de este requisito y los registros estarán a disposición de las autoridades aeroportuarias cuando sean requeridos.

Después de haber recibido el entrenamiento práctico el funcionario debe realizar una prueba práctica del acople del puente, evaluada por el personal de mantenimiento de Aeris, el cual se deberá coordinar con

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-6

dicho departamento con un mínimo de 48 horas antes a los números 2437 2400 o 2437 2420 o al correo mantenimiento@aeris.cr o ibarahona@aeris.cr en horario administrativo.

Para la acreditación de instructores el operador aéreo debe solicitar la habilitación al departamento de Mantenimiento Aeris, este debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Tener más de 5 años con la habilitación para la operación de puentes de abordaje.
- b. Cursar y aprobar un entrenamiento práctico a cargo del departamento de Mantenimiento Aeris.
- c. Llevar un recurrente del entrenamiento práctico cada dos años.

4.2.2.3 Operación de bandas transportadoras de equipaje y carruseles (POB)

4.2.2.3.1 Objetivos

- a. Brindar los conocimientos necesarios para la operación de los equipos
- b. Explicar los procedimientos a seguir en caso de falla de los equipos

4.2.2.3.2 Bosquejo del curso

- a. Objetivos del curso
- b. Reglamentación existente
- c. Cuidados para la operación del equipo
- d. Funcionamiento general de las bandas y carruseles de equipaje
- e. Operación de los equipos
- f. Solución de fallas comunes en los equipos
- g. Reportes de averías, daños e incidentes ocurridos en el área
- h. Prohibiciones
- i. Sanciones

Después de aprobado el curso en la plataforma de educación en línea el funcionario debe realizar una prueba práctica de operación del equipo, evaluada por el personal de mantenimiento de Aeris, el cual se deberá coordinar con dicho departamento como mínimo un día antes a los números 2437 2400 o 2437 2420 o al correo mantenimiento@aeris.cr / ibarahona@aeris.cr en horario administrativo. En el apéndice # 3 se dispone del manual para la operación de bandas y carruseles.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-7

4.2.2.4 Conducción en el lado aéreo (PCA)

4.2.2.4.1 Objetivos

- a. Exponer los lineamientos y los diferentes requerimientos necesarios para transitar dentro del lado aéreo del AIJS, de manera que los conductores sean capaces de realizar sus funciones de forma segura y eficiente.
- b. Generar una cultura de seguridad operacional en las rampas/plataformas, para el beneficio de toda la comunidad aeroportuaria.
- c. Mejorar los índices de seguridad operacional del AIJS.

4.2.2.4.2 Bosquejo del curso

- a. Objetivos del curso
- b. Contenidos:
 1. Identificación de pistas, calles de rodaje, áreas de parqueo y ayudas para la navegación aérea.
 2. Distinción entre áreas de movimiento y áreas de maniobras.
 3. Identificación de marcas en áreas de movimiento y áreas de maniobras.
 4. Identificación de señalización del lado aéreo.
 5. Identificación de ayudas visuales.
 6. Descripción de localización de áreas críticas de ayudas para la navegación aérea.
 7. Explicación de las funciones de ATC.
 8. Identificación y fuentes de normas que regulan la operación de vehículos.
 9. Sistema de comunicaciones básico.
 10. Fraseología y terminología aeronáutica.
 11. Procedimientos para la comunicación
 12. Uso del alfabeto aeronáutico.
 13. Cumplimiento de las autorizaciones y orientación de ATC.
 14. Descripción de las consecuencias por el no cumplimiento con los requisitos operacionales.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-8

- c. Reglamentación existente.
- d. Requisitos de los vehículos y los conductores.
- e. Descripción del lado aéreo.
- f. Cuidados para la operación de los equipos.
- g. Responsabilidades.
- h. Tipos de alertas.
- i. Prohibiciones de los conductores.
- j. Sanciones.

En caso de que el curso se requiera impartir en forma presencial se utilizará el material que se encuentra en el apéndice #2. De igual forma el estudiante será sometido a una prueba escrita (examen).

4.2.2.5 Operación del equipo de elevación para personas con movilidad reducida, Ambulift (POA)

En el apéndice # 06 se dispone del procedimiento para la operación de equipo de elevación para personas con movilidad reducida.

4.2.2.5.1 Objetivos

- a. Brindar los conocimientos necesarios para la operación del equipo
- b. Explicar las medidas de seguridad para ingresar los usuarios al equipo y el abordaje y desabordaje de los mismos.
- c. Explicar los procedimientos a seguir en caso de falla del equipo
- d. Explicar el proceso de entrega y recibido del equipo

4.2.2.5.2 Bosquejo del curso

- a. Objetivos del curso
- b. Consideraciones generales
- c. Solicitud y asignación del equipo
- d. Abordaje del pasajero
- e. Desabordaje del pasajero
- f. Cuidados para la operación del equipo

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-9

- g. Funcionamiento general del ambulift
- h. Operación del equipo
- i. Solución de fallas comunes en el equipo
- j. Reportes de averías, daños e incidentes ocurridos al equipo
- k. Prohibiciones
- l. Sanciones

4.3 Sesión de información

Durante los diferentes cursos de capacitación que brinda Aeris a través de su plataforma de educación en línea (Gafetes de identificación, operación de puentes de abordaje, conducción de equipos móviles en el lado aéreo y operación de las bandas transportadoras de equipaje), se tendrá a disposición información complementaria para que las personas que son capacitadas cuenten con los conocimientos e información necesaria. Adicionalmente la plataforma de educación en línea dispone de una sección de preguntas y respuesta para los usuarios.

Si por algún motivo, los contenidos y la información de los cursos que se impartieron fueran modificados totalmente, se solicitará que todo el personal reciba un nuevo entrenamiento. Sin embargo, si el cambio fue parcial se podrán emplear otros medios de comunicación para dar una actualización a todo el personal. En este caso, dichos cambios se comunicarán a todas las empresas que brindan servicios en el AIJS mediante diferentes medios de comunicación de la información. Refiérase al MOA: Manual de Operaciones del Aeropuerto, capítulo 34. Comunicación de informaciones y disposiciones para la comunidad aeroportuaria.

4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades

Aeris solicitará a los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en las terminales del AIJS, que al menos cada dos años realicen un entrenamiento recurrente a todo el personal. Con el fin de mejorar la calidad y seguridad del servicio que brinden. Todos los operadores deben mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento recurrente del personal.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-10

En los casos específicos de los cursos brindados por Aeris (gafete de identificación, puentes de abordaje, bandas transportadoras y carruseles de equipaje y conducción en el lado aéreo) la recurrencia de dos años será impartida en la plataforma de educación en línea de Aeris. La recurrencia será requisito indispensable para solicitar o renovar los gafetes de identificación con sus respectivas habilitaciones.

4.5 Programa de entrenamiento del personal de seguridad

El personal que no sea de Policía Aeroportuaria y realice funciones de seguridad y procedimiento de inspección, además de lo solicitado en el punto 4.1.2, debería instruírsele con los requisitos de capacitación, que se detallan en el Documento 8973 de la OACI (Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, Volumen II, Adjunto A del Apéndice 2).

El personal que realiza inspecciones en los puntos de acceso a áreas restringidas y de Policía Aeroportuaria además de lo solicitado en el punto 4.1.2, debería instruírsele con los requisitos de capacitación, que se detallan en el Documento 8973 de la OACI (Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, Volumen II, Capítulo 3.6.2.4).

Por otro lado, la instrucción deberá de ser consistente, con lo establecido en el capítulo 10, del Programa de Seguridad del Aeropuerto, según aplique.

4.6 Operación del sistema y mantenimiento de equipos

El mantenimiento de los diferentes equipos que posee el aeropuerto está bajo la responsabilidad del departamento de mantenimiento de Aeris. Los técnicos cuentan con los conocimientos necesarios para dar este servicio, sin embargo, en caso de que se presentara algún problema que no pueda ser solucionado por dicho personal, Aeris procederá a contratar los servicios de una empresa o entidad externa que esté debidamente calificada para brindar este soporte.

La operación de los diferentes sistemas está a cargo del personal de mantenimiento de Aeris, sin embargo, se da capacitación a los empleados de diferentes empresas que prestan servicios, para que éstos sean capaces de operar algunos sistemas que necesitan utilizar de manera constante. Como por ejemplo los puentes de abordaje, las fajas transportadoras de equipaje y los elevadores.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 4-11

4.7 Entrenamiento suministrado por los proveedores

Con respecto al anterior, Aeris velará porque el entrenamiento externo que reciba su personal sea brindado por una empresa o entidad debidamente acreditada para tal fin. Aeris mantendrá un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron).

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 5-1

5. Programa general de orientación de empleados que laboran en las terminales.

En el presente manual se brindan detalles de los contenidos que deberán ser incluidos en los programas de capacitación, que las empresas que prestan servicios en las terminales del AIJS (pasajeros y carga), deberán brindar a sus empleados en sus respectivos entrenamientos (inicial y recurrente).

Aeris podrá verificar que los operadores o empresas que brindan servicios en las terminales cuenten con programas de entrenamiento para el personal que laborará en estas áreas. Estos programas deberán de ser actualizados constantemente, para garantizar que cumplan con las diferentes normativas y regulaciones que existen en el aeropuerto.

5.1 Orientación de los empleados

Los empleados que laboran en las terminales del AIJS (carga y pasajeros), trabajan para diferentes empresas u operadores, que los contratan de manera directa o indirecta. En el caso de las contrataciones directas, la compañía interesada realiza todas las gestiones de reclutamiento y contratación del personal directamente.

Con respecto a las empresas que realizan contrataciones indirectas, éstas contratan los servicios de una segunda empresa para que realice las contrataciones del personal que necesita. Este personal realizará funciones en la empresa que contrató el servicio, pero su relación será indirecta, pues son subcontratados, ya que laboran directamente para la empresa que los contrato.

También existen empresas que, por uno u otro motivo, requiere contratar personal para que realice funciones en el AIJS de manera temporal. En este caso, si el empleador no solicita el gafete permanente, sino el permiso temporal debido a que el funcionario laborará por un periodo menor a 7 días, el empleador deberá hacerse responsable de capacitar al empleado antes de iniciar las labores en el área.

Cada una de las empresas que laboran en el AIJS, es responsable de brindar a sus empleados la capacitación necesaria para que estos puedan cumplir a cabalidad con sus obligaciones y colaboren con la calidad de los servicios que brindan y la seguridad del aeropuerto.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 5-2

5.2 Requisitos de entrenamiento general

A continuación, se detallan los requisitos básicos, que debería poseer el empleado para recibir los entrenamientos o cursos para laborar en las terminales:

- Laborar para una empresa o entidad que brinde servicios de manera oficial en el aeropuerto
- Presentarse a recibir el respectivo curso
- Saber leer y escribir¹

5.2.1 Requisitos de ingreso al trabajo

Los requisitos de ingreso al trabajo pueden variar, dependiendo del área en el cual se desempeñará el empleado y de la empresa que lo contratará. De manera general se recomienda que el funcionario:

- Tenga conocimiento general del puesto en que se desempeñará.
- Posea conocimientos básicos del idioma inglés (dependiendo del puesto a desempeñar).
- Presente la verificación de antecedentes personales.
- Reciba un curso de inducción por parte del empleador.

5.2.2 Entrenamiento en el trabajo

El empleador es responsable de dar la capacitación necesaria a todo el personal que estará realizando labores en las terminales. Este entrenamiento deberá de efectuarse antes de que el funcionario inicie sus labores por primera vez con la compañía y de manera recurrente al menos cada dos años. El empleador deberá mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento inicial y recurrente del personal.

¹ En caso de situaciones especiales se podrá solicitar una adecuación curricular, siempre y cuando se determine por parte del personal de Aeris, que el interesado no representa un riesgo para la seguridad del aeropuerto.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 5-3

5.2.3 Cuando se acepta el trabajo

Al aceptar el trabajo el empleado se compromete a asistir y aprobar los cursos de capacitación que necesite para desempeñar sus funciones en el aeropuerto, tanto los cursos que brinda Aeris, como los de la empresa para la cual laborará.

5.2.4 Objetivo del curso

El objetivo del curso debería estar orientado, a brindar los lineamientos generales acerca de los contenidos básicos que deben de incluirse en los programas de capacitación inicial y recurrente, del personal que realizará funciones en el área de las terminales, con el fin de generar el conocimiento necesario para que puedan realizar sus funciones de una manera segura y eficiente.

5.2.5 Bosquejo del curso

En el programa debería incluirse, los siguientes contenidos detallados en el punto 4.1.2, excepto el 15, 16, 18, 19, 22, 26, y 32. Adicionalmente y sin perjuicio a lo anterior, todos los empleados que estén dedicados al manejo de pasajeros deben ser capacitados y familiarizados para obtener experiencia práctica en:

- a. Revisión y emisión de tiquetes y servicios check-in.
- b. Reglas y procedimientos sobre aduanas y migración.
- c. Sistema de transporte por tierra y manejo de discapacitados.
- d. Requerimientos de seguridad contra actos de interferencia ilícita.
- e. Procedimiento para uso de la terminal.
- f. Capacidad para manejar los diferentes idiomas para atención del pasajero.
- g. Operación de puentes y equipos.
- h. Sensibilización de Seguridad.
- i. Programa de seguridad, plan de emergencia y SMS del aeropuerto. Además de otra capacitación que pueda solicitar Aeris.
- j. El operador aéreo y/o proveedor de servicios establecerá un entrenamiento inicial de 12 horas y un entrenamiento recurrente de 6 horas cada 2 años.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 5-4

5.3 Requerimientos de habilidad para operar puentes de abordaje para aviones de pasajeros

El empleador verificará que las personas que manipularán los puentes de abordaje, antes de hacerlo, reciban y aprueben el curso indicado en el punto 4.2.2.2.

5.4 Operación del sistema transportador de equipajes

El empleador verificará que las personas que manipularán las bandas transportadoras de equipaje/carruseles, antes de hacerlo, reciban y aprueben el curso indicado en el punto 4.2.2.3.

5.5 Sesión de información

Refiérase al MOA: Manual Operaciones del Aeropuerto, capítulo 34 Comunicación de informaciones y disposiciones para la comunidad aeroportuaria.

5.6 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades

Aeris solicitará a los empleadores, que al menos cada dos años realicen un entrenamiento recurrente a todo el personal. Con el fin de mejorar la calidad y seguridad del servicio que brinden. Empleadores deberán de mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento recurrente del personal. Se debería de incluir como mínimo, lo estipulado en el punto 4.1.2, específicamente el 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 17, 20, 28 y 29.

5.7 Prueba de rendimiento

Quedará a criterio de los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en las terminales del AIJS, si realizan pruebas de rendimientos a sus empleados. Sin embargo, Aeris podrá realizar inspecciones aleatorias, en diferentes áreas de la terminal para verificar que el personal que ahí labore se encuentre debidamente calificado y tenga al menos conocimientos básicos referentes a lo solicitado en el punto 4.1.2. En caso de detectarse alguna irregularidad, Aeris procederá a notificarlo al operador responsable, para que tome las medidas correctivas que sean necesarias. Si la irregularidad detectada atenta contra la seguridad del aeropuerto y las regulaciones de éste se procederá a notificar a la autoridad competente y/o a retirarle el gafete de identificación a la persona que se detectó cometiendo la irregularidad. Posteriormente, notificará

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 5-5

al empleador para el cual labora la persona a quien se le detectó la irregularidad, la necesidad de corregir el problema para que no se repita.

5.8 Práctica y ejercicios

Aeris solicitaría a los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en las terminales del AIJS, que al menos una vez por año realicen prácticas y ejercicios a todo el personal. Con el fin de evaluar y con ellos, mejorar la calidad y seguridad del servicio que brindan. Todos los operadores o empresas deben mantener un registro con los datos referentes a las prácticas y ejercicios efectuados al personal (duración de los ejercicios y prácticas, personal que estuvo a cargo y nombre de los empleados que participaron). Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se realizan ejercicios y prácticas con el personal.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 7-1

7. Programa general de orientación de empleados que laboran en el lado terrestre

En el presente manual se brindan detalles de los contenidos que deberán ser incluidos en los programas de capacitación, que las empresas que prestan servicios en el lado terrestre del AIJS (pasajeros y carga), deberán brindar a sus empleados en sus respectivos entrenamientos (inicial y recurrente).

Aeris podrá verificar que los operadores o empresas que brindan servicios en el lado terrestre cuenten con programas de entrenamiento para el personal que laborará en estas áreas. Estos programas deberán de ser actualizados constantemente, para garantizar que cumplan con las diferentes normativas y regulaciones que existen en el aeropuerto.

7.1 Orientación de los empleados

Los empleados que laboran en el lado terrestre del AIJS, trabajan para diferentes empresas u operadores, que los contratan de manera directa o indirecta. En el caso de las contrataciones directas, la compañía interesada realiza todas las gestiones de reclutamiento y contratación del personal directamente.

Con respecto a las empresas que realizan contrataciones indirectas, éstas contratan los servicios de una segunda empresa para que realice las contrataciones del personal que necesita. Este personal realizará funciones en la empresa que contrató el servicio, pero su relación será indirecta, pues son subcontratados, ya que laboran directamente para la empresa que los contrató.

También existen empresas que, por uno u otro motivo, requiere contratar personal para que realice funciones en el AIJS de manera temporal. En este caso, si el empleador no solicita el gafete permanente, sino el permiso temporal debido a que el funcionario laborará por un periodo menor a 7 días, el empleador deberá hacerse responsable de capacitar al empleado antes de iniciar las labores en el área.

Cada una de las empresas que laboran en el AIJS, es responsable de brindar a sus empleados la capacitación necesaria para que estos puedan cumplir a cabalidad con sus obligaciones y colaboren con la calidad de los servicios que brindan y la seguridad del aeropuerto.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 7-2

7.2 Requisitos de entrenamiento general

A continuación, se detallan los requisitos básicos, que debería poseer el empleado para recibir los entrenamientos o cursos para laborar en el lado terrestre:

- Laborar para una empresa o entidad que brinde servicios de manera oficial en el aeropuerto.
- Presentarse a recibir el respectivo curso.
- Saber leer y escribir¹.

7.2.1 Requisitos de ingreso al trabajo

Los requisitos de ingreso al trabajo pueden variar dependiendo del área en el cual se desempeñará el empleado y de la empresa que lo contratará. De manera general se recomienda que el funcionario:

- Tenga conocimiento general del puesto en que se desempeñará.
- Posea conocimientos básicos del idioma inglés (dependiendo del puesto a desempeñar).
- Presente la verificación de antecedentes personales.
- Reciba un curso de inducción por parte del empleador.

7.2.2 Entrenamiento en el trabajo

El empleador es responsable de dar la capacitación necesaria a todo el personal que estará realizando labores en el lado terrestre. Este entrenamiento deberá de efectuarse antes de que el funcionario inicie sus labores por primera vez con la compañía y de manera recurrente al menos cada dos años. El empleador deberá mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento inicial y recurrente del personal.

¹ En caso de situaciones especiales se podrá solicitar una adecuación curricular, siempre y cuando se determine por parte del personal Operaciones Aeris, que el interesado no representa un riesgo para la seguridad del aeropuerto.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 7-3

7.2.3 Cuando se acepta el trabajo

Al aceptar el trabajo el empleado se compromete a asistir y aprobar los cursos de capacitación que necesite para desempeñar sus funciones en el aeropuerto, tanto los cursos que brinda Aeris, como los de la empresa para la cual labora.

7.2.4 Objetivo del curso

El objetivo del curso debería estar orientado, a brindar los lineamientos generales acerca de los contenidos básicos que, deben de incluirse en los programas de capacitación inicial y recurrente, del personal que realizará funciones en el lado terrestre, con el fin de generar el conocimiento necesario para que puedan realizar sus funciones de una manera segura y eficiente.

7.2.5 Bosquejo del curso

En el programa debería incluirse, los siguientes contenidos detallados en el punto 4.1.2, excepto el 11, 15, 16, 18, 19, 23, 24, 26, 30 y 31.

7.3 Operación del sistema de transporte terrestre comercial

Este punto va orientado a las empresas u operadores que brindan el servicio de transporte terrestre comercial, como es el caso de las empresas que brindan el servicio de buses de turismo y la empresa que brinda el servicio oficial de taxis en el AIJS. El personal que labore realizando este tipo de funciones, deberá de recibir el bosquejo del curso indicado en el punto 7.2.5, además de servicio al cliente.

7.4 Operación de parqueos

La operación de los parqueos del aeropuerto está bajo la responsabilidad de Aeris. Este se encarga de brindar la capacitación necesaria al personal que está a cargo del área operativa. En el caso del personal que brinda la seguridad en el área (seguridad complementaria), la empresa de seguridad es la responsable de dar la respectiva capacitación.

7.4.1 Objetivo

Dar a todo el personal que labora en el área, el conocimiento necesario para que puedan realizar sus funciones de una manera segura y eficiente. El curso debe incluir al menos el siguiente bosquejo.

 AERIS CCR AEROPUERTOS	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 7-4

7.4.2 Bosquejo del curso

El personal que labore realizando este tipo de funciones, deberá de recibir el bosquejo del curso indicado en el punto 7.2.5, además de:

- a. Manipulación y revisión de equipos de parqueos.
- b. Instalación de tiquetes en los dispensadores.
- c. Detección de billetes falsos.
- d. Atención de incidentes y reclamos con clientes.

7.5 Sesión de información

Refiérase al MOA: Manual Operaciones del Aeropuerto, capítulo 34 Comunicación de informaciones y disposiciones para la comunidad aeroportuaria.

7.6 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades

Aeris solicitará a los empleadores, que al menos cada dos años realicen un entrenamiento recurrente a todo el personal. Con el fin de mejorar la calidad y seguridad del servicio que brinden. Los empleadores deberán de mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento recurrente del personal. Se debería de incluir como mínimo, lo estipulado en el punto 4.1.2, específicamente el 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 17, 20, 28 y 29.

7.7 Prueba de rendimiento

Quedará a criterio de los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en el lado terrestre del AIJS, si realizan pruebas de rendimientos a sus empleados. Sin embargo, Aeris podrá realizar inspecciones aleatorias en las diferentes de áreas del lado terrestre para verificar que el personal que ahí labore se encuentre debidamente calificado y tenga al menos conocimientos básicos referentes a lo solicitado en el punto 4.1.2. En caso de detectarse alguna irregularidad, Aeris procederá a notificarlo al operador responsable, para que tome las medidas correctivas que sean necesarias. Si la irregularidad detectada atenta contra la seguridad del aeropuerto y las regulaciones de este se procederá a notificar a la autoridad competente y/o a retirarle el gafete de identificación a la persona que se detectó cometiendo la irregularidad.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 7-5

Posteriormente, notificará al empleador para el cual labora la persona a quien se le detectó la irregularidad, la necesidad de corregir el problema para que no se vuelva a repetir.

7.8 Práctica y ejercicios

Aeris solicitará a los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en el lado aéreo del AIJS, que al menos una vez por año realicen prácticas y ejercicios a todo el personal. Con el fin de evaluar y con ellos, mejorar la calidad y seguridad del servicio que brindan. Todos los operadores o empresas deben mantener un registro con los datos referentes a las prácticas y ejercicios efectuados al personal (duración de los ejercicios y prácticas, personal que estuvo a cargo y nombre de los empleados que participaron). Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se realizan ejercicios y prácticas con el personal.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-1

6. Programa general de orientación de empleados que laboran en las rampas / plataformas

En el presente manual se brindan detalles de los contenidos que deberán ser incluidos en los programas de capacitación, que las empresas que prestan servicios en el lado aéreo del AIJS, deberán brindar a sus empleados en sus respectivos entrenamientos (inicial y recurrente).

Aeris podrá verificar que los operadores o empresas que brindan servicios en el lado aéreo cuenten con programas de entrenamiento para el personal que laborará en estas áreas. Estos programas deberán de ser actualizados constantemente, para garantizar que cumplan con las diferentes normativas y regulaciones que existen en el aeropuerto.

6.1 Orientación de los empleados

Los empleados que laboran en el lado aéreo del AIJS, trabajan para diferentes empresas u operadores, que los contratan de manera directa o indirecta. En el caso de las contrataciones directas, la compañía interesada realiza todas las gestiones de reclutamiento y contratación del personal directamente.

Con respecto a las empresas que realizan contrataciones indirectas, éstas contratan los servicios de una segunda empresa para que realice las contrataciones del personal que necesita. Este personal realizará funciones en la empresa que contrató el servicio, pero su relación será indirecta, pues son subcontratados, ya que laboran directamente para la empresa que los contrató.

También existen empresas que, por uno u otro motivo, requiere contratar personal para que realice funciones en el AIJS de manera temporal. En este caso, si el empleador no solicita el gafete permanente, sino el permiso temporal debido a que el funcionario laborará por un periodo menor a 7 días, el empleador deberá hacerse responsable de capacitar al empleado antes de iniciar las labores en el área.

Cada una de las empresas que laboran en el AIJS, es responsable de brindar a sus empleados la capacitación necesaria para que estos puedan cumplir a cabalidad con sus obligaciones y colaboren con la calidad de los servicios que brindan y la seguridad del aeropuerto.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-2

6.2 Requisitos de entrenamiento general

A continuación, se detallan los requisitos básicos, que debería poseer el empleado para recibir los entrenamientos o cursos para laborar en el lado aéreo:

- Laborar para una empresa o entidad que brinde servicios de manera oficial en el aeropuerto
- Presentarse a recibir el respectivo curso
- Saber leer y escribir.
- Tener licencia de conducir al día, acorde al equipo que se conduce (en el caso del curso de conducción)

6.2.1 Requisitos de ingreso al trabajo

Los requisitos de ingreso al trabajo pueden variar dependiendo del área en el cual se desempeñará el empleado y de la empresa que lo contratará. De manera general se recomienda que el funcionario:

- Tenga conocimiento general del puesto en que se desempeñará.
- Posea conocimientos básicos del idioma inglés (dependiendo del puesto a desempeñar).
- Presente la verificación de antecedentes personales.
- Reciba un curso de inducción por parte del empleador.

6.2.2 Entrenamiento en el trabajo

El empleador es responsable de dar la capacitación necesaria, a todo el personal estará realizando labores en el área de rampa/plataformas. Este entrenamiento deberá de efectuarse antes de que el funcionario inicie sus labores por primera vez con la compañía y de manera recurrente al menos cada dos años. El empleador deberá de mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento inicial y recurrente del personal.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-3

6.2.3 Cuando se acepta el trabajo

Al aceptar el trabajo, el empleado se compromete a asistir y aprobar los cursos de capacitación que necesite para desempeñar sus funciones en el aeropuerto, tanto los cursos que brinda Aeris, como los de la empresa para la cual laborará.

6.2.4 Objetivo del curso

El objetivo del curso debería estar orientado, a brindar los lineamientos generales acerca de los contenidos básicos que, deben de incluirse en los programas de capacitación inicial y recurrente, del personal que realizará funciones en el lado aéreo, con el fin de generar el conocimiento necesario para que puedan realizar sus funciones de una manera segura y eficiente.

6.2.5 Bosquejo del curso

En el programa debería incluirse, los contenidos detallados en el punto 4.1.2. Adicionalmente y sin perjuicio a lo anterior, el personal que este directamente relacionado con el servicio de asistencia a las aeronaves, debe encontrarse capacitado en:

- a. Familiarizarse con la aeronave en cuanto al acercamiento y seguridad de la aeronave.
- b. Familiarización con las condiciones de seguridad de los carros de comida y la distribución de equipos y compartimientos de cocina dentro de las aeronaves (diseño de puertas).
- c. Procedimientos de evacuación y emergencia.
- d. Generalidades del lado aéreo.
- e. Sensibilización de Seguridad Plan de emergencia del aeropuerto (PEA).
- f. Sistema de Gestión de la seguridad e inspección / Safety Management System (SMS).
- g. El operador aéreo y/o proveedor de servicios establecerá un entrenamiento inicial y un entrenamiento recurrente, según lo ha determinado la DGAC.

6.3 Operación del sistema de recuperación combustible/derrames

El empleador, cuyo personal realice funciones relacionadas con el manejo de combustible o tenga participación, en los procesos de manipulación o abastecimiento, deberá de verificar que estas personas, antes de realizar esta función, reciban y aprueben un curso teórico y práctico de manejo y la atención de los

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-4

derrames de combustible. Sin dejar de lado, los procedimientos, para efectuar los procesos de manipulación de combustible de una manera segura.

6.3.1 Objetivo

Brindar los conocimientos necesarios para realizar el manejo de combustible y a seguir en caso de existir un derrame de combustible/aceite en el AIJS.

6.3.2 Bosquejo del curso

El siguiente es el bosquejo del curso:

- Reglamentación existente (dentro de esta regulación, se debe considerar como mínimo el AIC vigente, relativo a “Atención de derrames de combustible en el AIJS”, además del PEA.
- Salud Ocupacional.
- Factores Humanos.
- Conservación del medio ambiente.
- Autoridades competentes para contactar en caso de reporte derrames e incidentes ocurridos en el aeropuerto.
- Responsables de la atención de las emergencias derivadas de un derrame.
- Procedimientos para seguir en caso de presentarse un derrame.
- Manejo de emergencias relacionadas con derrames de combustible/aceite y procesos de evacuación.

6.4 Operación del guía de aeronaves

Esta función la desempeña el personal de la línea aérea o su designado (GH). En este caso, un representante de la línea aérea o su designado (GH) mediante señales le indica al personal de la aeronave, cual es la ubicación donde debe parquear la aeronave en la posición de estacionamiento. El empleador deberá de verificar que sus funcionarios, antes de realizar esta función, reciban y aprueben un curso teórico y práctico.

Ya que es un procedimiento que realiza el operador aéreo, el objetivo y bosquejo del curso que se detallan a continuación es una recomendación que hace Aeris, queda a criterio del operador aéreo si los incorpora a

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-5

sus procesos de capacitación o no. Lo anterior, siempre y cuando se respeten las regulaciones y procedimientos existentes en el AIJS. Se deberá de mantener un registro con los datos referentes a las prácticas y ejercicios efectuados al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron). Aeris podrá solicitar cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se realizan ejercicios y prácticas con el personal.

6.4.1 Objetivo

Realizar la maniobra de estacionamiento de la aeronave en la posición de estacionamiento, de una manera segura y eficiente.

6.4.2 Bosquejo del curso

El siguiente es el bosquejo del curso:

- a. Reglamentación existente.
- b. Salud Ocupacional.
- c. Factores Humanos.
- d. Señales para maniobrar en tierra y de emergencia normalizadas.
- e. Autoridades competentes para contactar en caso de reporte de incidentes ocurridos durante la maniobra de atraque.
- f. Procedimientos para seguir en caso de presentarse una emergencia.
- g. Protección de la aeronave.
- h. Zona de seguridad del combustible.
- i. Seguridad de las mangueras de combustible.
- j. Derrame de combustible.
- k. Equipo de soporte en tierra.
- l. Notificación de personas a bordo de la aeronave.
- m. Evacuación de la aeronave.

6.5 Programa de entrenamiento del manejo de mercancías peligrosas

Esta función la desempeña el personal del operador aéreo o su designado. El empleador deberá de verificar que sus funcionarios (quienes realicen labores directas o indirectas, con mercancías peligrosas), antes de

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-6

realizar esta función, reciban y aprueben un curso teórico y práctico. Ya que es un procedimiento que realiza el operador aéreo, el objetivo y bosquejo del curso que se detallan a continuación es una recomendación que hace Aeris. Queda a criterio del operador aéreo si los incorpora a sus procesos de capacitación o no. Lo anterior, siempre y cuando se respeten las regulaciones y procedimientos existentes en el AIJS.

Siempre se deberá mantener un registro con los datos referentes a las prácticas y ejercicios efectuados al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron). Aeris podrá solicitar cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se realizan ejercicios y prácticas con el personal.

6.5.1 Objetivo del curso

Brindar conocimientos necesarios a todo el personal que, por alguna u otra razón, deberán de estar en contacto con cualquier tipo de mercancía peligrosa.

6.5.2 Bosquejo del curso

El bosquejo del curso debería ser como mínimo, acorde a lo estipulado en el documento “Reglamentación sobre mercancías peligrosas” de la IATA, relativo a la instrucción mínima que debe recibir el personal. Además de:

- a. Salud Ocupacional.
- b. Factores Humanos.
- c. Gestión de la Seguridad Operacional.
- d. Conservación del medio ambiente.
- e. Autoridades competentes para contactar en caso de reporte de averías, daños e incidentes ocurridos en el aeropuerto.
- f. Emergencias relacionadas con mercancías peligrosas y procesos de evacuación.

6.6 Sesión de información

Refiérase al MOA: Manual Operaciones del Aeropuerto, capítulo 34 Comunicación de informaciones y disposiciones para la comunidad aeroportuaria.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 6-7

6.7 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades

Aeris solicitará a los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en la rampa/plataformas del AIJS, que al menos cada dos años realicen un entrenamiento recurrente a todo el personal. Con el fin de mejorar la calidad y seguridad del servicio que brinden. Todos los operadores deben mantener un registro con los datos referentes a las capacitaciones brindadas al personal (fecha y horas efectivas de las capacitaciones, personal que las impartió y nombre de los empleados que lo recibieron), Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se cumple con el entrenamiento recurrente del personal. Se debería de incluir como mínimo, lo estipulado en el punto 4.1.2, excepto el punto 2 y 4.

6.8 Prueba de rendimiento

Quedará a criterio de los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en la rampa/plataformas del AIJS, si realizan pruebas de rendimientos a sus empleados. Sin embargo, Aeris podrá realizar inspecciones aleatorias, en las diferentes de áreas de la rampa/plataformas para verificar que el personal que ahí labore se encuentre debidamente calificado y tenga al menos conocimientos básicos referentes a lo solicitado en el punto 4.1.2. En caso de detectar alguna irregularidad, Aeris procederá a notificarlo al operador responsable, para que tome las medidas correctivas que sean necesarias. Si la irregularidad detectada atenta contra la seguridad del aeropuerto y las regulaciones de este se procederá a notificar a la autoridad competente y/o a retirarle el gafete de identificación a la persona que se detectó cometiendo la irregularidad. Posteriormente, notificará al empleador para el cual labora la persona a quien se le detectó la irregularidad, la necesidad de corregir el problema para que no se repita.

6.9 Práctica y ejercicios

Aeris solicitará a los diferentes operadores o empresas que brindan servicios en la rampa/plataformas del AIJS, que al menos una vez por año realicen prácticas y ejercicios a todo el personal. Con el fin de evaluar y con ellos, mejorar la calidad y seguridad del servicio que brindan. Todos los operadores o empresas deben mantener un registro con los datos referentes a las prácticas y ejercicios efectuados al personal (duración de los ejercicios y prácticas, personal que estuvo a cargo y nombre de los empleados que participaron). Aeris solicitará cuando lo crea conveniente dicho registro para verificar que se realizan ejercicios y prácticas con el personal.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 8-1

8. Apéndices

- AP.1 Material utilizado Curso de Gafetes
- AP.2 Material utilizado Curso de PCA
- AP.3 Manual de operación de Puentes y Bandas
- AP.4 Procedimiento para la operación de equipo de elevación para personas con movilidad reducida.

 AERIS CCR AEROPUERTOS	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 8-2

AP.1 Material utilizado Curso de Gafetes



CURSO DE GAFETE

Objetivos del Curso

- Conocer la normativa que rige en la emisión de permisos o gafetes de identificación.
- Conocer algunas condiciones laborales que rigen el medio aeronáutico.
- Realizar nuestro trabajo con normas de seguridad y eficiencia.

Lado Aéreo

Definido por tránsito de aeronaves y su atención en tierra; compuesto por:

- Pista de aterrizaje
- Calle de rodaje
- Calle Perimetral
- Rampas
- Hangares
- Áreas para equipos de atención en tierra.



Lado Terrestre

Se define por el tránsito de personas:

- Lobby
- Aduanas
- Servicios de Taxis y Rent a car
- Circulación vehicular y Parqueos
- Accesos al Aeropuerto y la calle pública.



Lado Terminal

Área destinada para el movimiento de pasajeros de salida y llegadas, inicia después del puesto de seguridad de Policía Aeroportuaria:

- Salas de abordaje
- Migración
- Reclamo de equipajes
- Espacios comerciales
- Casas de cambio
- Servicios de telefonía
- Entre otros.



En el AIJS se dispone de una terminal internacional y una terminal domestica.

Área Restringida

Áreas donde sólo puede ingresar personas autorizadas por la administración del aeropuerto.
En el AIJS se definieron las siguientes áreas restringidas:

- Lado Aéreo
- Lado Terminal (Internacional y Doméstica)
- Terminal de Carga
- Torre de Control

Alertas Aeroportuarias - Tipos

1. Condiciones Meteorológicas desfavorables (declarada por ATC).
2. Vigilancia especial (declara Bomberos).
3. Alerta general (declara Bomberos).
- 4A. Accidente con Aeronave dentro de las instalaciones del aeropuerto (declara Bomberos).
- 4B. Accidente con Aeronaves fuera de las instalaciones del aeropuerto (declara Bomberos).
5. Eventos en sectores adyacentes y/o edificaciones (declara Bomberos).
6. Acto de interferencia ilícita (declara DIS).
7. Emergencia con mercancías peligrosas (declara Bomberos).



NORMATIVAS DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO

¿Qué no debo ingresar al aeropuerto?

- Armas de fuego.
- Armas punzo cortantes.
- Cubiertos y tenedores de metal.
- Ácidos, materiales peligrosos.
- Explosivos.
- Drogas.
- Artículos electrónicos (revisar procedimiento respectivo).

Procedimiento en Filtros de Seguridad

- Retirarme todo lo que porto de metal a la hora de ingresar por el arco detector de metales.
- Cinturones con hebilla de metal.
- Monedas.
- Llaves.
- Celulares, pasan por la máquina de R.X.
- Abrigos, Chaquetas, bolsos, maletines, artículos electrónicos, entre otros.
- Zapatos que activen el arco detector pasan por la máquina de R.X, o se inspeccionan manualmente.

Importante al laborar en el Aeropuerto

- Identificarse con el oficial a la hora de hacer el ingreso.
- Portar visible su gafete permanente y mostrarlo a los oficiales cada vez que le sea solicitado.
- Portar visible su permiso provisional con su cédula, pasaporte, licencia (EXCEPCIÓN) las veces que sea solicitado.
- El gafete es de uso personal.

Inspección de Pertenencias

Cuando se le requiera revisar un bolso o maletín, es obligación de aquel funcionario mostrar o vaciar el contenido del mismo, al hacer ingreso a un filtro de Seguridad.



Prohibido Fumar

Ningún funcionario debe fumar en las Áreas Restringidas, controladas y públicas del Aeropuerto mucho menos en el Área de la Rampa. **ESTRICTAMENTE PROHIBIDO.**



Objetos Olvidados, Desatendidos o Extraviados

- Objetos como: cadenas, celulares, computadoras, valijas, bolsos, entre otros.
- Cualquier objeto encontrado.
- Debe informarlo a Policía Aeroportuaria.

- Equipajes:

Estos objetos no se manipulan, en caso de equipaje no se debe utilizar equipos de comunicación o electrónicos en el área cercana y se debe de aislar el perímetro cercano.



EMISIÓN DE GAFETE, PERMISO TEMPORAL Y MARCHAMOS DE VEHÍCULOS

Marco Legal



La emisión de los gafetes es regida por el decreto ejecutivo MOPT-MS 29456 de fecha 30 de abril del 2001.

Gafete de Identificación

- Permiso que otorga la administración del aeropuerto para ingreso a las áreas controladas y áreas restringidas.
- Los gafetes permanentes se emiten por un año.
- Los permisos provisionales se emiten por 7 días.
- Para cada área existe un gafete de ingreso.
- Deben cumplirse reglamentos para garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones del aeropuerto.
- Todos los lineamientos se definen en el “Manual Práctico de Procedimientos Operativos del AIJS”.

Área # 1: Pista Activa - Gafete Color Rojo

Acceso a todas las áreas

1



Área # 2: Calles Rodaje / Rampas - Gafete Color Verde

10
AÑOS

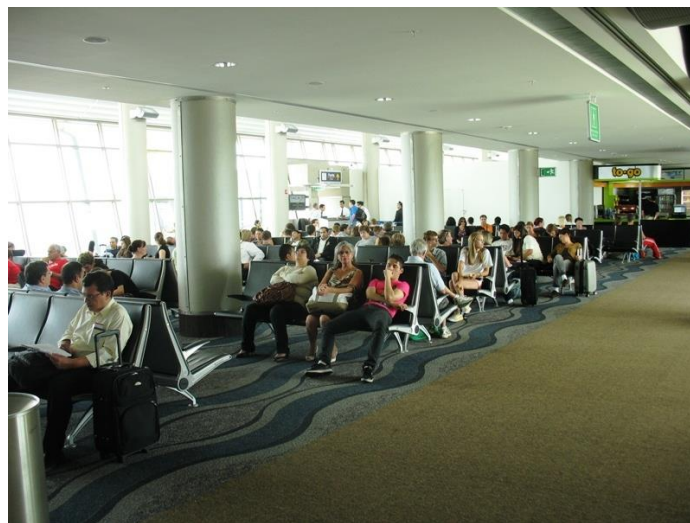
AERIS
COSTA RICA
Una empresa del Grupo CCR

2



Área # 3: Terminal - Gafete Color Morado

3



Área # 4: Lobby/ Renta car/ Taxis Oficiales - Gafete Color Azul

10
AÑOS

AERIS
COSTA RICA
Una empresa del Grupo CCR

4



Área # 5: Lado Terrestre (calle pública, ingresos al aeropuerto y parqueos) - Gafete Color Azul

5



Área # 6: Edificio CTRM (Centro de Tránsito Rápido de Mercancías) lado aéreo - Gafete Color Verde

10
AÑOS

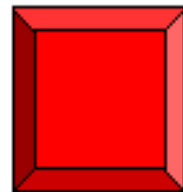
AERIS
COSTA RICA
Una empresa del Grupo CCR

6

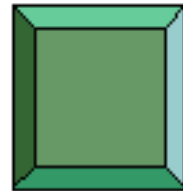


División de Áreas de Seguridad del Aeropuerto

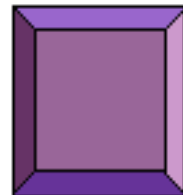
El Aeropuerto esta dividido en 5 colores por áreas, cada uno de los cuales se les asigna un color. Estos colores se emplean para identificar a que áreas puede ingresar una persona:



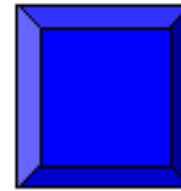
ROJO
Todas las áreas
Acceso Restringido



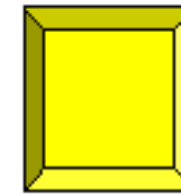
VERDE
Lado Aéreo
Acceso Restringido



MORADO
Terminal de pasajeros
Acceso Restringido



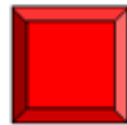
AZUL
Área controlada



AMARILLO
Diplomáticos

División de Áreas de Seguridad del Aeropuerto

Los colores y números se combinan para generar los gafetes de identificación. Los cuales permiten el acceso del personal a las diferentes áreas del aeropuerto.



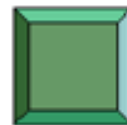
ROJO

1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6



ROJO

1 – 2 – 3 – 4 – 5



VERDE

2 – 3 – 4 – 5 – 6



VERDE

2 – 3 – 4 – 5



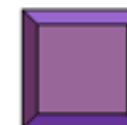
VERDE

2 – 4 – 5 – 6



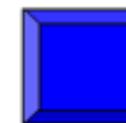
VERDE

2 – 5 – 6



MORADO

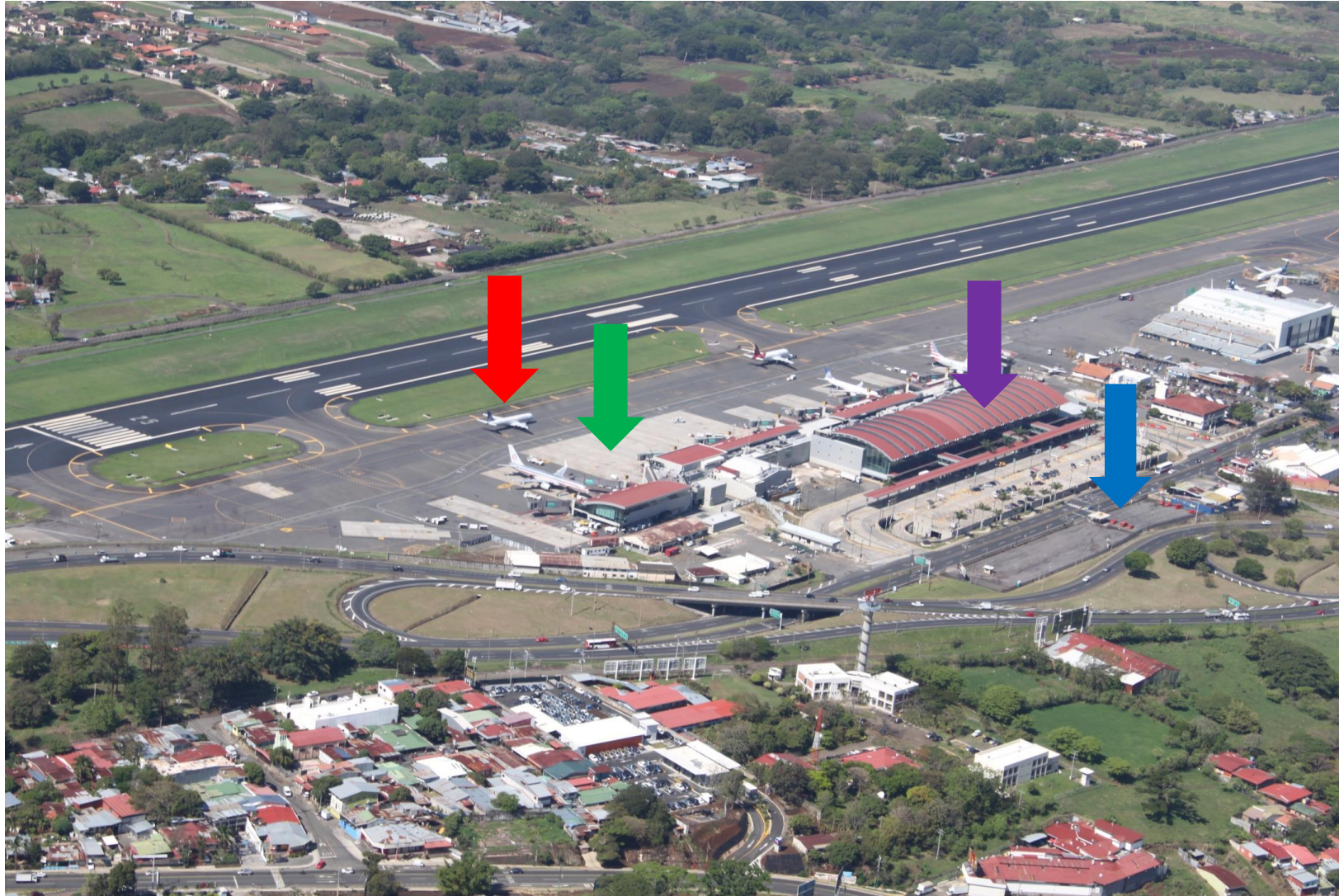
3 – 4 – 5



AZUL

4 – 5

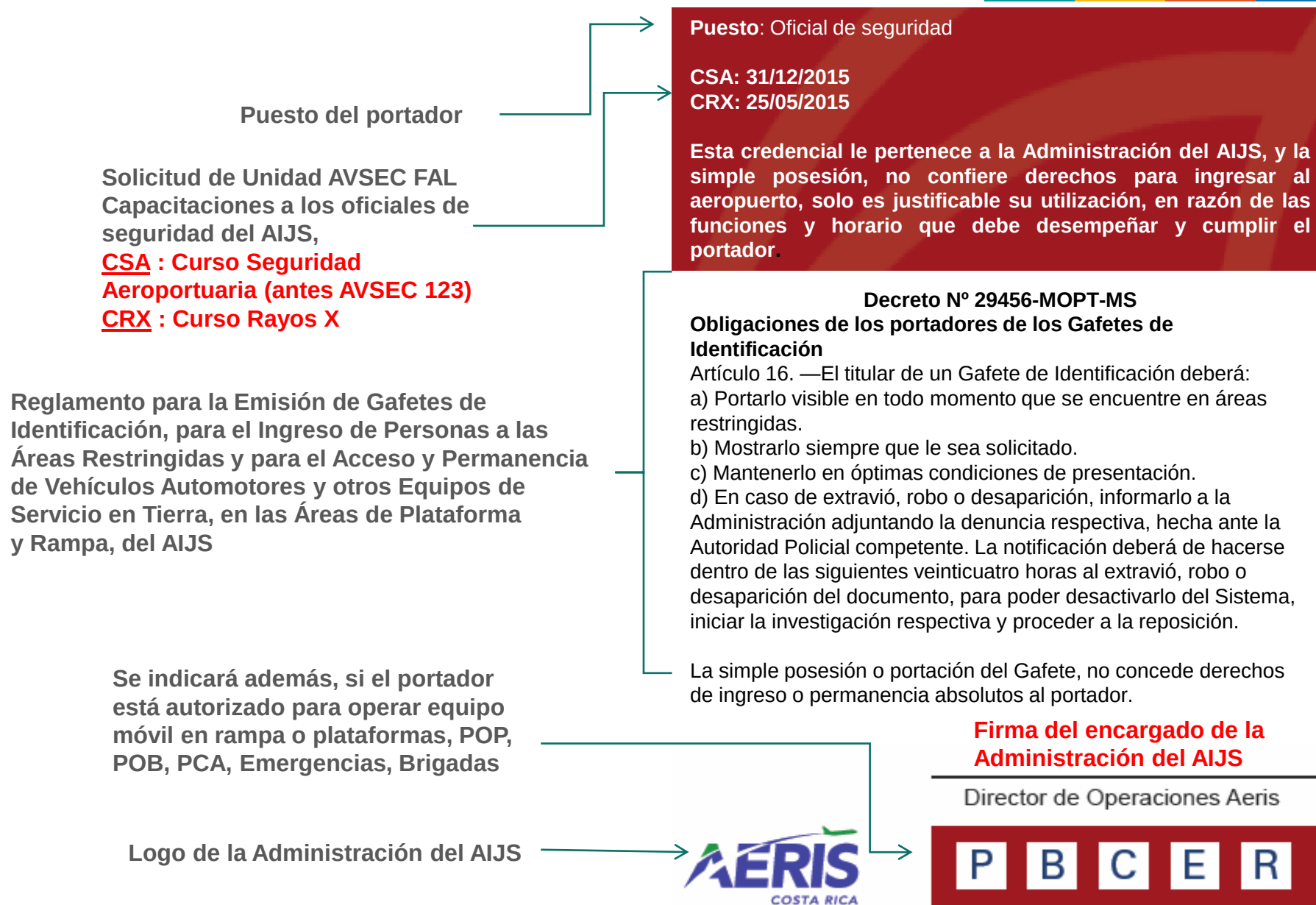
Mapa del Aeropuerto



Gafete de Identificación



Gafete de Identificación



Habilitaciones de Colaboradores

- **P:** Permiso para Operar Puentes (POP).
- **B:** Permiso para Operar Bandas transportadoras de equipajes (POB).
- **C:** Permiso para Conducir en el Aeropuerto (PCA).
- **E:** Emergencias (Atención de Emergencias).
- **R:** Equipo de Brigadas (Primeros auxilios, Evacuación).

- 

AERIS

COSTA RICA

No.

Nombre: _____

Número de identificación: _____

Empresa o institución responsable: _____

Motivo de la visita: _____

Áreas autorizadas: _____

Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____

Firma autorizada: _____

1

2

3

4

5

6

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA

Marchamos para Equipos Móviles

Permiso de circulación oficial emitida por Aeris, mediante la cual se autoriza el acceso a un equipo móvil para que pueda circular dentro del lado aéreo.



Oficina de Identificaciones

HORARIO DE ATENCIÓN: L-V: 8:00 am – 5:00 pm



Requisitos para Emisión de Gafetes

- Trámite personal.
- Presentar formulario solicitud de gafete F-182.
- Aportar copia vigente de la cédula, y licencia al día si se requiere la autorización para conducir dentro del lado aéreo.
- Carta de patrono solicitando gafete.
- Toma de la fotografía.
- Aprobación con 85 nota mínima el examen.
- Comprobante de pago de U\$ 16.95.

Obligaciones de los Patronos

- Tramitar las solicitudes de credenciales con la debida antelación (1 semana de antelación).
- Velar porque su personal porte en horas laborales el Gafete, visiblemente en su uniforme o indumentaria.
- Procurar la reposición inmediata del gafete en caso de extravío o deterioro.
- Responder ante la administración por el uso de todas las credenciales otorgadas.
- Devolver la credencial a la administración al finalizar la relación contractual con un funcionario.

Obligaciones Portadores de Gafetes

- Portar el gafete en forma permanente y visible.
- Mostrarlo a las autoridades cuando así lo requieran.
- Mantenerlo en óptimas condiciones de presentación.
- En caso de extravió, robo o desaparición, informarlo a la Administración adjuntando la denuncia, hecha ante la Autoridad Policial competente.
- Reportar la permanencia de personas no autorizadas en las áreas restringidas.

Uso del Gafete de Identificación

- El gafete es de uso personal e intransferible.
- Se emite sólo a personal que realiza labores permanentes en el aeropuerto.
- Aeris Holding C.R. es la única autorizada a extender gafetes de identificación.
- La simple posesión o portación del gafete, no concede derechos de ingreso o permanencia absolutos al portador.

Prohibiciones Portadores de Gafetes

- Modificar o alterar su composición.
- Entregarlo para el uso de otra persona.
- Utilizarlo para fines ajenos a sus funciones.
- Ingresar a áreas diferentes a las autorizadas.
- Intentar o hacer ingresar con el gafete a otras personas.
- Intentar sacar provecho personal por medio del gafete.

Artículo 19.—El empleado o funcionario que incurra en falta será sancionado:

- a) La primera vez: Con suspensión del Gafete por ocho días hábiles y debe realizar de nuevo el curso.
- b) La segunda vez: Con retiro permanente del Gafete, lo cual inhibe al funcionario de acceso y permanencia en las áreas restringidas.

La autoridad competente está facultada para retirar a personas que permanezcan en áreas restringidas sin portar su credencial o por encontrarse éste en un área no autorizada



¡GRACIAS POR SU ATENCIÓN!
¿Preguntas?

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 8-3

AP.2 Material utilizado Curso de PCA



CURSO PARA LA CONDUCCIÓN EN EL ÁREA DE OPERACIONES AÉREAS (PCA)

Objetivos del Curso

- Exponer los lineamientos para transitar dentro del lado aéreo del AIJS, de manera que los conductores sean capaces de realizar sus funciones de forma segura y eficiente.
- Generar una cultura de seguridad operacional en las rampas, para el beneficio de toda la comunidad aeroportuaria.
- Mejorar los índices de seguridad operacional del AIJS.

Pista

Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de aeronaves.

En el AIJS tenemos la pista 07 y la pista 25; están definidas según su orientación geográfica.



Calle de Rodaje

Vía definida en un aeródromo terrestres, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo.

Calles de rodaje AIJS:

- ALFA
- BRAVO
- CHARLIE
- DELTA
- ECHO
- ECHO 1
- ECHO 2
- FOXTROT
- GOLF
- JULIET
- KILO
- LIMA
- MIKE



Plataformas

Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada para ubicar a las aeronaves para los fines de embarque/desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Rampa principal: área destinada para la atención de vuelo comerciales internacionales, comprende desde la posición # A1 a la # A13.



Plataformas

Rampa remota: área destinada para la atención de vuelos de carga, comerciales y de aviación general, comprende de las posiciones C-1 a C-11 y R-1 a R-11.

Rampa doméstica: área destinada para la atención de aeronaves domesticas, comprende de la posición D1 a D12.

Rampa de Coopesa: zona asignada para el estacionamiento de aeronaves y área de mantenimiento de las mismas.



Helipuerto

Área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.



Área de Maniobra y Movimiento

Área de maniobras: *Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, pistas y calles de rodaje, excluyendo las plataformas.*

Área de movimiento: *Parte del aeródromo que ha de utilizarse para la atención de las aeronaves, rampas, posiciones, calles vehiculares, áreas de estacionamientos de equipos, está integrada por el área de maniobras y las plataformas.*



Servicios de Tránsito Aéreo (Torre de Control ATC)

Son los servicios brindados para la navegación aérea, control de aeródromos, control de área, información de vuelos , servicio de alerta y servicios de asesoramiento.

Ejemplos:

- Frecuencia superficie AIJS 121.9 MHz
- Frecuencia Torre de control AIJS 118.6 MHz
- CENAMER 124.1 MHz (control de área)



Incursiones

El ingreso a las áreas de maniobra debe ser solamente en comunicación directa con los Servicios de Transito Aéreo (Torre de control ATC).

Un ingreso no autorizado a las áreas de maniobra se le conoce como “incursión de pista” o “incursión de calle de rodaje”, según aplique.

Una incursión puede causar incidentes y accidentes mortales.



Tipos de Alertas

1. Condiciones meteorológicas desfavorables (declarada por ATC).
2. Vigilancia especial (declara Bomberos).
3. Alerta general (declara Bomberos).
- 4A. Accidente con aeronave dentro de las instalaciones del aeropuerto (declara Bomberos).
- 4B. Accidente con aeronave fuera de las instalaciones del aeropuerto (declara Bomberos).
5. Eventos en sectores adyacentes y/o edificaciones (declara Bomberos).
6. Acto de interferencia ilícita (declara DIS).
7. Emergencia con mercancías peligrosas (declara Bomberos).

Ayudas Visuales para Aeronaves

- **Luces de borde de pista:** color blanco, rojo y ámbar.
- **Luces de borde de calle de rodaje:** azul.
- **Luces PAPIS:** barra de luces ubicados a ambos costados de la pista 07 y al costado sur de la pista 25, dan referencia a los tripulantes sobre la indicación de la pendiente de aproximación; color blanco y rojo.



Ayudas Visuales para Aeronaves

- **ALS:** Sistema de luces de aproximación ubicado antes del inicio de la pista 07; luces blancas variables y fijas.



Radioayudas para la Navegación Aérea

- **ILS:** Sistema de aproximación por instrumentos; este sistema esta compuesto de diferentes instrumentos.
- **Senda de planeo:** instrumento que guía a las aeronaves en la aproximación final y da referencia sobre elevación, dirección y la ubicación de la zona de toma de contacto. Forma parte del ILS.
- **Localizador:** instrumento que alinea la aeronave con el centro de pista; forma parte del ILS.
- **El movimiento de vehículos en frente o cerca del ILS durante la aproximación de una aeronave puede interferir con la información emitida por el instrumento.**



Radioayudas para la Navegación Aérea

- **VOR (radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia):** instrumento que da referencia sobre puntos cardinales para la navegación aérea.



Sistemas de Comunicación Básico

- Radio de comunicación interno de la compañía.
- Radio de comunicación con Torre de control (si aplica).
- Escáner portátil de frecuencia aérea (equipo de soporte).
- Ver “Manual de Fraseología y procedimientos Radiotelefónicos” publicado por la DGAC para mayor inducción.

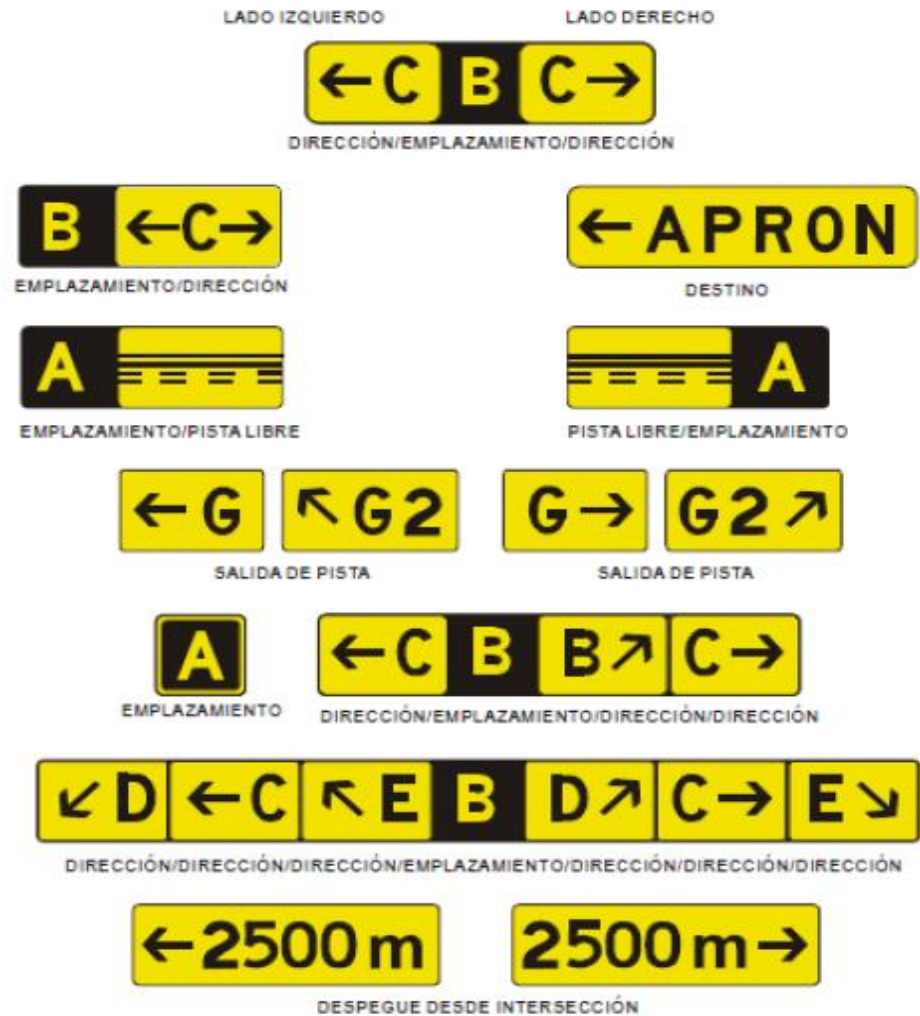


Alfabeto Aeronáutico

- A: ALFA
- B: BRAVO
- C: CHARLIE
- D: DELTA
- E: ECHO
- F: FOXTROT
- G: GOLF
- H: HOTEL
- I: INDIA
- J: JULIET
- K: KILO
- L: LIMA
- M: MIKE
- N: NOVEMBER
- O: OSCAR
- P: PAPA
- Q: QUEBEC
- R: ROMEO
- S: SIERRA
- T: TANGO
- U: UNIFORM
- V: VICTOR
- W: WHISKEY
- X: X-RAY
- Y: YANKEE
- Z: ZULU

Rotulación Lado Aéreo

Letreros de Información



Rotulación Lado Aéreo

Letreros con instrucciones obligatorias

LADO IZQUIERDO



EMPLAZAMIENTO/DESIGNACIÓN DE PISTA



PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA



EMPLAZAMIENTO/DESIGNACIÓN DE PISTA

LADO DERECHO



DESIGNACIÓN DE PISTA/EMPLAZAMIENTO



DESIGNACIÓN DE PISTA/
PUNTO DE ESPERA DE CATEGORÍA II

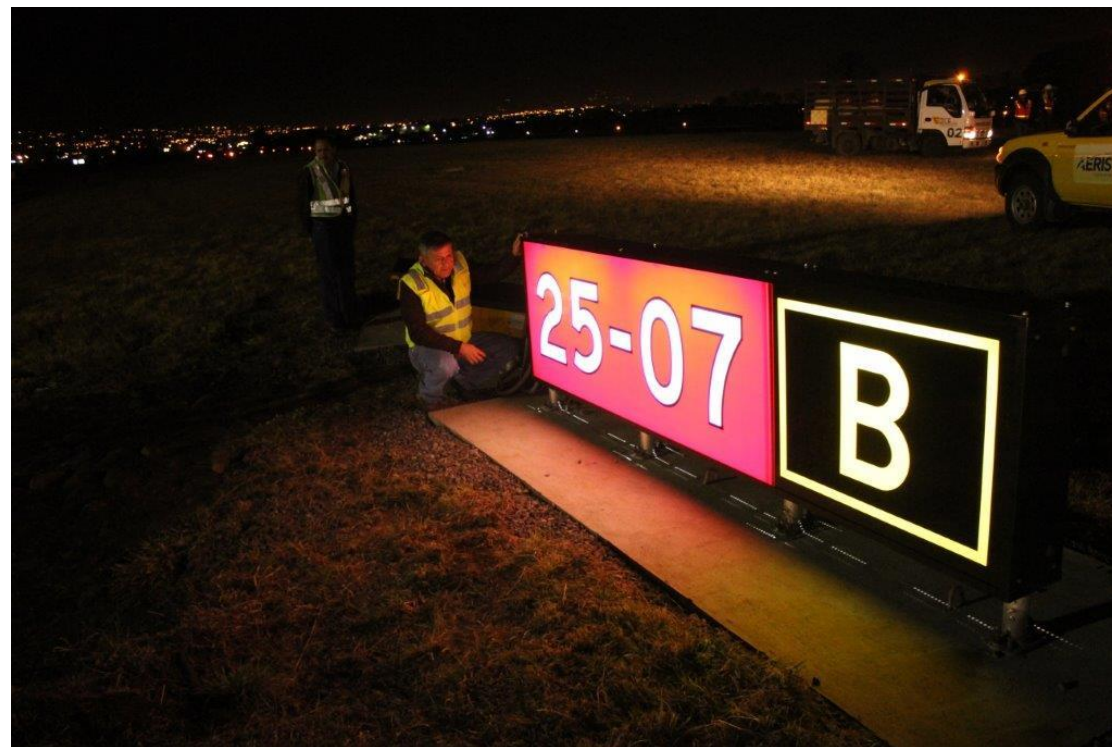


DESIGNACIÓN DE PISTA/EMPLAZAMIENTO



PROHIBIDA LA ENTRADA

Rotulación AIJS



Equipos en Rampa

- Montacargas: utilizado para levantar objetos durante las operaciones (contenedores, paletas, entre otros).



- Remolque: equipo de gran fuerza utilizado para movilizar aeronaves.



Equipos en Rampa

- Banda transportadora de equipaje: equipo utilizado para cargar equipaje y carga a una aeronave.



- Barra de remolque: equipo utilizado con el remolque para movilizar aeronaves.



Equipos en Rampa

- Equipo dispensador de combustible: diseñado para suministrarle combustible a las aeronaves (debe estar libre de todo obstáculo).



- Tractor de carretas de equipaje (mula): equipo utilizado para transportar equipos (acoplados) y además utilizado como medio de transporte.



Equipos en Rampa

- Carretas de equipaje: equipo utilizado para transportar equipaje.



- Loader: equipo utilizado para cargar/descargar paletas de carga y contenedores de carga y equipaje.



Equipos en Rampa

- Dollie: Equipo diseñado con el fin de movilizar paletas de carga y contenedores.



Equipos en Rampa

- Escalera: Equipo diseñado con el fin de facilitar el abordaje/desabordaje de aeronaves en posiciones remotas.



Requisitos para Conducir en el Lado Aéreo.

- Gafete de AERIS vigente (mínimo área 2, a la altura del pecho o el antebrazo).
- Licencia de conducir al día (Vehículo liviano y/o especial según aplique).
- Curso de PCA aprobado
- Equipo de Seguridad:
 - Chaleco de alta visibilidad con material reflecto
 - Calzado de seguridad
 - Protectores auditivos
 - Otros elementos necesarios en la operación



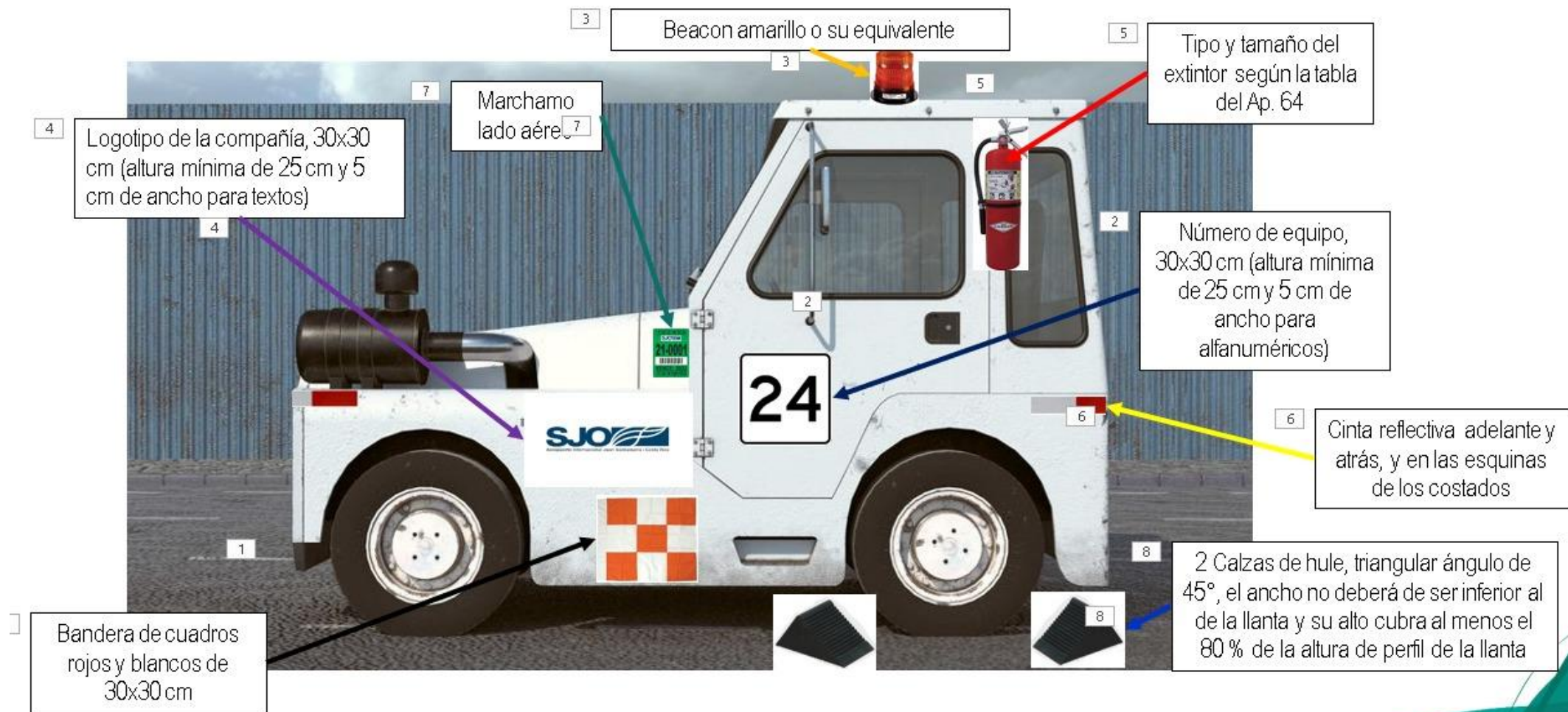
Licencias - Equipo móvil

Nombre del equipo móvil	Licencia mínima requerida
Vehículo particular – pick up	B1 o B2 (de 4,000 kg a 8000 kg, o vehículos de doble piña)
Loader	D3
Remolque	D3
Montacargas	D3
Mula	D3
Carro escalera o carro toilet/agua potable	D3
Faja transportadora	D3
Camión	B2 (de 4,000 kg a 8000 kg)
	B3 (de 8,000 kg en adelante, no incluye vehículos articulados)
	B4 (de 8,000 kg en adelante, incluye vehículos articulados)
Carro de golf	B1
Barredora	D3
Ambulift	D3
Motocicleta	A1 (de 0 cc a 125 cc)
	A2 (de 125 cc a 500 cc)
	A3 (de 500 cc en adelante)
Bus – Buseta	B2 (placa particular) o C2 (placa de autobús)
Otro equipo especial	E1

Requisito del Equipo Motorizado

- Dos logotipos de la compañía de 30 x 30 cm (ambos costados).
- Dos números de identificación del equipo de 30 x 30 cm (ambos costados).
- Dos bandera a cuadros de 30 x 30 cm con cuadros blancos y rojos de 10 x 10 cm.
- Beacon o faro rotativo amarillo ubicado en la parte más alta del vehículo.
- Calzas de hule de un color altamente visible.
- Póliza de seguro vigente.
- Extintor tipo ABC.
- Excelentes condiciones mecánicas.
- Marchamo emitido por AERIS vigente y visible.





Escoltas

- Todo vehículo que deba ingresar al lado aéreo y no cumpla con los requisitos del equipo móvil en lado aéreo, debe ser escoltado.
- Las escoltas son realizadas por Aeris, no obstante bajo circunstancias especiales Aeris podrá autorizar a terceros (ejemplo: Policía Aeroportuaria).
- El vehículo que realiza la escolta pondrá sus luces intermitentes (al igual que el vehículo escoltado) y no escoltara más de 2 vehículos o 18m de visibilidad.



Guía para la Revisión Rápida de Equipo

1. Realizar una revisión 360° del vehículo.
2. Verificar que el equipo este libre de fugas.
3. Realizar una revisión al sistema de iluminación.
4. Verificar el estado general del vehículo y el motor.
5. Verificar el estado del extintor.
6. Verificar la presión y estado de las llantas.
7. Verificar que el equipo este libre de FOD.
8. Verificar la vigencia del marchamo.



Derechos de Vía

1. Vehículos en función de rescate.
2. Aeronaves que se mueven con su propia potencia y las que están a punto de iniciar el rodaje.
3. Aeronaves remolcadas o las que están a punto de iniciar el remolque.
4. Vehículos abastecimiento combustible, Bomberos y remolques.
5. Autobuses transportando pasajeros.
6. Peatones.
7. Otros vehículos.



Velocidades Máximas

- **Velocidad de una persona caminando:** posiciones de estacionamiento.
- **10 KPH:** calle vehicular norte de la rampa principal, sótano, terminal de carga, calle vehicular norte y sur de la rampa remota calle vehicular rampa domestica y cualquier otra área debidamente demarcada.
- **20 KPH:** resto de calles vehiculares, incluyendo calle perimetral.



Señalización Horizontal

- Alto
- Ceda
- Flechas con sentidos
- Líneas segmentadas
- Limite de seguridad
- Indicadores de velocidad



Señalización Horizontal

- Color amarillo: Es para uso aeronáutico (línea guía de aeronaves).
- Color blanco: Es para uso vehicular (excepto demarcación de pista).



Señalización Área de Maniobra

- Punto de espera intermedio: punto designado donde las aeronaves deben detenerse por indicación de Torre de control (ATC).



- Punto de espera de la pista: señal de espera obligatorio antes de ingreso a pista, estos se encuentran demarcados en todos los ingresos de la pista 07/25.



Líneas Transversales

- Área de maniobra de seguridad de los puentes de abordaje (ROJO).



- Área de seguridad de hidrantes (AMARILLO).



- En ambos casos esta prohibido estacionarse.

Señalización Horizontal - Líneas Discontinuas

- La línea blanca segmentada en los bordes de las calles vehiculares determinan un área donde cruzan constante aeronaves.
- Siempre hay que realizar el **ALTO** demarcado en la calle vehicular y mirar hacia ambos lados verificando el paso de aeronaves; esto para evitar un incidente o accidente.



Señales Estándares

- Hombre guía: es la persona que orienta o guía a los pilotos para indicarle la posición asignada para su operación, indicando mediante señales estándares la ubicación específica a donde debe detenerse. **El paso por delante o por detrás de un hombre guía o señalero esta prohibido.**



Señales Estándares

- Señaleros: previo al ingreso de la aeronave detienen el tránsito vehicular, en ambos costados de la posición de estacionamiento, realizando la señal de “parada de tránsito” (señal en forma de “X”), a la llegada de la aeronave a la posición de estacionamiento realiza la señal de “encargado de señales” (señal en forma de “L”) y al pasar la aeronave sobre la calle vehicular realiza la señal de “parada de tránsito” (señal en forma de “X”) hasta que la aeronave apague sus motores y el beacon.
- **El paso por detrás de una aeronave con motores encendidos puede causar incidentes / accidentes.**



Reglas de Conducción - General

- No conducir bajo los efectos del alcohol o drogas. Ni fumar en el lado aéreo.
- En caso de emergencia, dar espacio a los vehículos de rescate o seguridad, resguardarse cerca de la edificación terminal y no involucrarse. Dejar calles vehiculares libres hasta que se indique.
- El máximo de equipos remolcados son 4 (sin superar los 18 metros de largo), sin exceder 23 metros tomando en cuenta el equipo remolcador.
- Utilizar el cinturón de seguridad en todo momento.



Reglas de Conducción - General

- Utilizar calles vehiculares en sus sentidos respectivos (ver flechas de sentido), ya que hay vías de un solo sentido.
- Respetar alturas máximas demarcadas en los puentes fijos y sótano.
- No conducir o estacionar bajo áreas de maniobras de puentes móviles (líneas transversales rojas).



Reglas de Conducción - General

- Esta prohibido estacionarse en la calle vehicular.
- No utilizar el camino perimetral (es uso de exclusivo para personal de Seguridad Aeroportuaria y/o personal de Aeris).
- No conducir bajo las alas de ninguna aeronave, esté estacionada o en movimiento.
- Si observa que el ala de una aeronave incursiona la calle vehicular, con precaución cédale el paso mientras ésta pasa, desplazándose hacia el lado opuesto a la calle de rodaje.



Reglas de Conducción - Estacionar

- Utilizar calzas al momento de estacionar el vehículo.
- Estacionar los vehículos en las zonas demarcadas para ese propósito.
- Cada compañía tiene un área asignada para estacionamiento de equipo en el lado aéreo.



Reglas de Conducción - Posiciones de Estacionamiento

- Ingresar a las áreas de operación (rampas o posiciones de estacionamiento de aeronaves) solamente en caso que lo requiera.
- Para ingresar al área de seguridad de la aeronave, realice tres paradas, para verificar el estado de los frenos.
- Nunca coloque equipos en áreas que obstruyan el acceso a paros de emergencia, ni a los hidrantes.
- Esta prohibido conducir por debajo de las alas o el fuselaje de la aeronave.



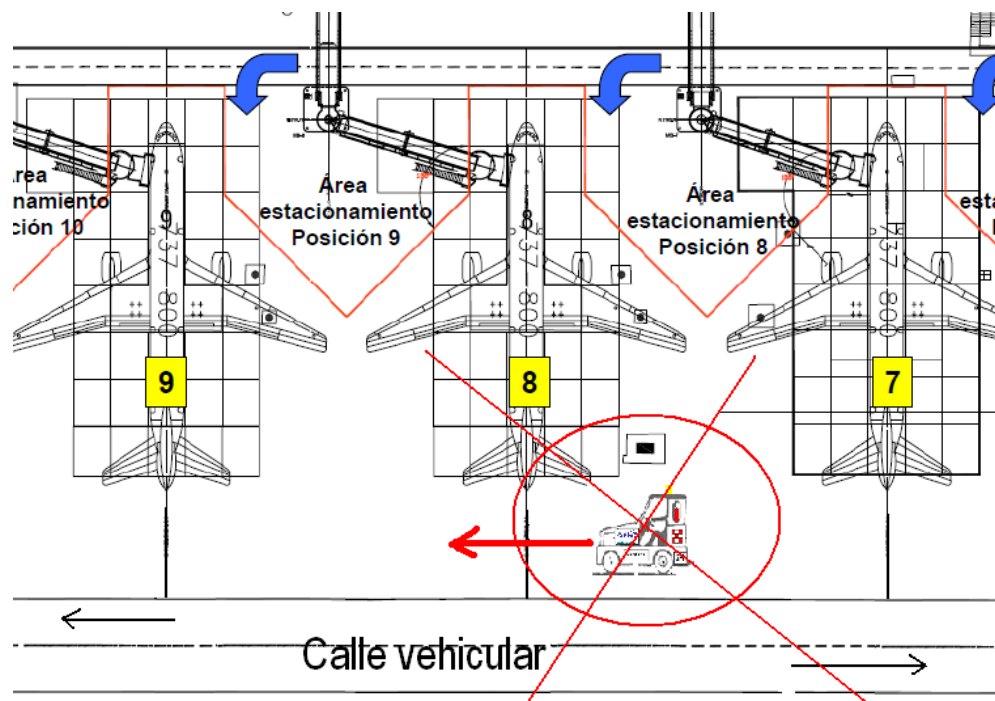
Reglas de Conducción - Posiciones de Estacionamiento

- Ningún vehículo puede acercarse o acoplar a una aeronave si el beacon de la aeronave se encuentra encendido.
- Se debe estacionar en posición paralela con respecto a la aeronave.
- Se debe dejar un espacio libre de salida de emergencia a los camiones de abastecimiento de combustible. Nunca colocar equipos frente a estos camiones cuando están abasteciendo.



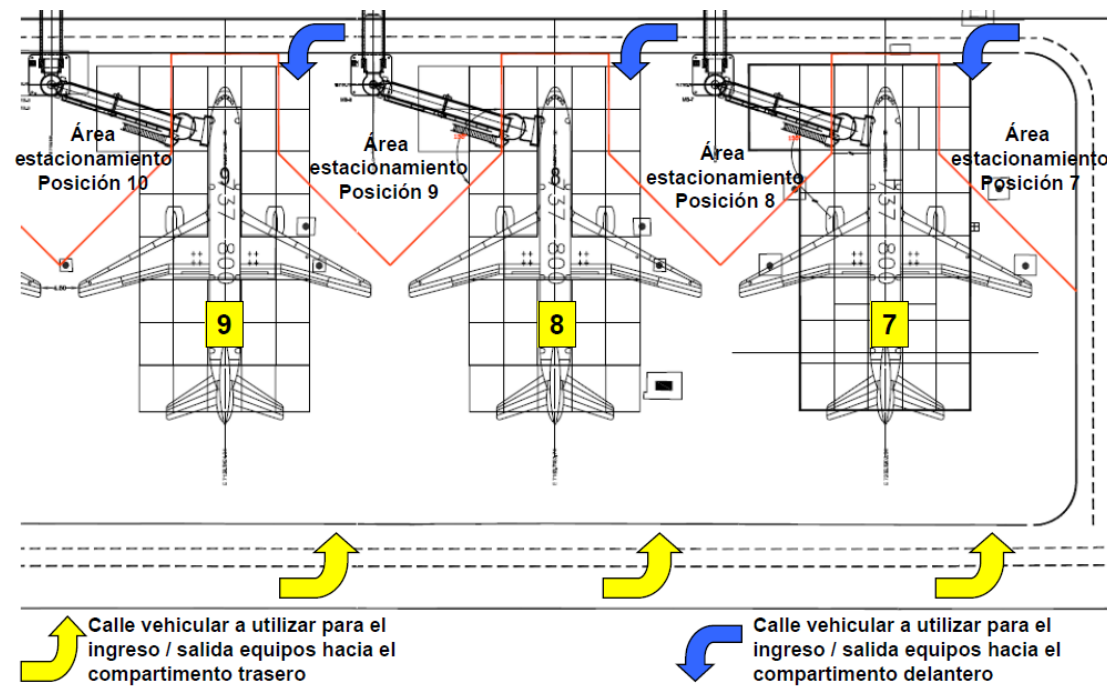
Reglas de Conducción - Posiciones de Estacionamiento

- Los equipos móviles en la rampa principal no podrán transitar por el área ubicada entre dos posiciones de estacionamiento contiguas, cuando se encuentren operando simultáneamente en las mismas.
- Los equipos móviles no podrán transitar por las posiciones de estacionamiento para “cortar o ahorrar camino”, a pesar que estas se encuentren fuera de operación.



Reglas de Conducción - Posiciones de Estacionamiento

- Los equipos que utilizan el compartimiento delantero de la aeronave (nariz), deberán ingresar por la calle de vehicular norte, ubicada frente a las posiciones.
- Los equipos que utilizan el compartimiento trasero de la aeronave (empenaje), deberán ingresar por la calle de vehicular al sur de las posiciones.
- Las carretas de equipaje y contenedores deben circular cerrados.



No aplica para la operación en la rampa remota.

Reglas de Conducción - Posiciones de Estacionamiento

- Manejar por una senda que no requiera vueltas agudas.
- Aproximarse a la aeronave por una senda paralela al lado del fuselaje de la aeronave.
- Esta prohibido posicionar los equipos de forma que se obstruya las rutas de evacuación la aeronave.
- Los equipos que estén acoplados o estacionados cerca de la aeronaves deben estar apagados, en marcha o parqueo, con el freno de mano y debidamente calzados.
- Esta prohibido el uso de celulares dentro de una operación de atención de aeronave donde haya abastecimiento de combustible.



Reglas de Conducción - Posiciones de Estacionamiento

- Todo equipo que acople a una aeronave de ser guiado por un señalero, esto con el fin de evitar los golpes entre el fuselaje de la aeronave y el equipo acoplando (se debe utilizar las señales estandarizadas para este fin).
- Los equipos con un rango de visibilidad reducida deben movilizarse en el área de seguridad de una aeronave guiado por un señalero; en condiciones de baja visibilidad o durante noche, el señalero debe utilizar barras luminosas.



Ejemplo: autobuses, camiones, camión recolector de aguas residuales y etc.

Reglas de Conducción - CTRM

El Centro de Tránsito Rápido de Mercancías (CTRM) se encuentra ubicado al norte de la rampa remota y es el medio de ingreso y salida de carga al AIJS. Reglas de conducción:

- Se debe respetar la señalización demarcada.
- El ingreso es solo para realizar funciones propias del área.
- Se debe tener el área 6 indicada en el gafete de identificación.
- Velocidad máxima 10 KPH.
- No se utilizara ningún área del CTRM para estacionamiento de equipo.



Reglas de Conducción – Sótano

- La zona del sótano tiene solamente una vía y en un solo sentido.
- Hay espacios determinados junto a las bandas para estacionar temporalmente el equipo, y una vía de tránsito libre que no debe ser obstruida.
- Todo equipo debe tener su luces encendidas.
- Se debe calzar todo el equipo que sea estacionado.
- Velocidad máxima 10 KPH.



Puntos Críticos AIJS

- **Punto Crítico 1:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ALFA y aeronaves abandonando la pista por la Calle de Rodaje BRAVO.
- **Punto Crítico 2:** Riesgo de colisión entre aeronaves despegando o aterrizando con aeronaves cruzando la pista por la Calle de Rodaje BRAVO (cruce de pista).
- **Punto Crítico 3:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ALFA y aeronaves abandonando la pista por la Calle de Rodaje CHARLIE.
- **Punto Crítico 4:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ALFA y aeronaves abandonando la pista por la Calle de Rodaje DELTA.

Puntos Críticos AIJS

- **Punto Crítico 5:** Se recomienda especial atención para aeronaves despegando y aterrizando con aeronaves que abandonan por la Calle de Rodaje BRAVO, CHARLIE y DELTA, ya que algunas se mantienen a la espera de señaleros para ingreso a posiciones de estacionamiento y parte del fuselaje de éstas incursionan a la pista.
- **Punto Crítico 6:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ALFA y vehículos transitando por el Norte de Plataforma Principal, distancia entre Calle de Rodaje y vehículos inferior a la recomendada por norma.
- **Punto Crítico 7:** Riesgo de colisión de aeronaves rodando por Calle de Rodaje ALFA con aeronaves y andamios frente a Rampa de COOPESA.

Puntos Críticos AIJS

- **Punto Crítico 8:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ECHO, en el punto donde se intersecan las Calles de Rodaje ECHO 1 y ECHO 2. Área no visible desde la Torre de Control.
- **Punto Crítico 9:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ECHO y la Calle de Rodaje ALFA, con aeronaves saliendo desde la Plataforma Remota por la Calle de Rodaje FOXTROT. Riesgo con vehículos cruzando Calle de Rodaje ECHO desde y hacia la Plataforma Principal, así como personas cruzando. Área no visible desde la Torre de Control.
- **Punto Crítico 10:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ALFA con aeronaves saliendo de la Plataforma Remota por la Calle de Rodaje FOXTROT. Riesgo con vehículos cruzando la Calle de Rodaje FOXTROT, así como personas cruzando. Área no visible desde la Torre de Control.

Puntos Críticos AIJS

- **Punto Crítico 11:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando dentro de Plataforma Remota, desde y hacia las plataformas de estacionamiento. Área no visible desde la Torre de Control.
- **Punto Crítico 12:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje ALFA con aeronaves abandonando la Pista en la Calle de Rodaje GOLF. Aeronaves rodando hacia el umbral de la Pista 07 llevando a cabo el rodaje por la Calle Rodaje GOLF lado Norte. Riesgo con vehículos cruzando la Calle de Rodaje GOLF lado Norte, así como personas cruzando. Esta última no visible desde la Torre de Control.
- **Punto Crítico 13:** Riesgo de colisión entre aeronaves rodando por la Calle de Rodaje KILO, costado suroeste, con vehículos transitando por la calle perimetral y/o obstáculos fijos en la franja. La distancia entre Calle de Rodaje y objetos es inferior a la recomendada por norma para la operación de aeronaves clave D y E.

En caso de ser encontrado culpable de irrespetar o ser parte de una anomalía en los procedimientos de conducción en el lado aéreo, se procederá como:

- Faltas leves:
 - Ingresar a lista de infractores como medida preventiva.
- Faltas graves o dos leves:
 - Retiro de habilitación para conducir
 - Retiro del gafete por 8 días (Autoridad Aeroportuaria)
 - Retiro del gafete permanentemente (Empresa)



Reportes de incidentes/accidentes y peligros AIJS

El Centro de Operaciones de Aeris se mantiene en funcionamiento las 24 horas del día; en caso de cualquier emergencia o situación anómala notificar inmediatamente los siguientes números de contacto:

- 2440-8257 (Centro de operaciones)
- EXT. 2309
- 8374-6740 (Supervisor de operación)

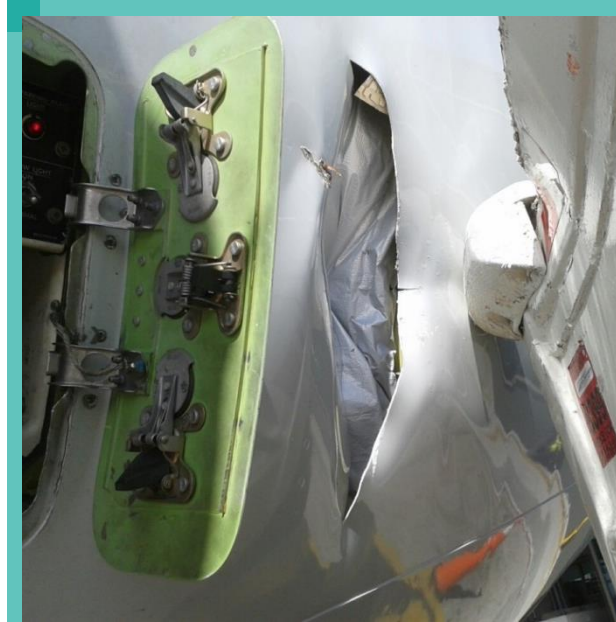
En caso de incidente/accidente la escena no debe manipularse hasta que lo indique la autoridad aeroportuaria

Cambios en Procedimientos y Modificaciones Temporales

El AIJS se encuentra en constante crecimiento y mejora para cubrir la demanda de tránsito aéreo nacional e internacional; es importante destacar que en muchas ocasiones los procedimientos establecidos en este y en otros cursos de Aeris pueden variar según la necesidad operacional.



Ejemplos de Incidentes



Ejemplos de Incidentes





MUCHAS GRACIAS
¿PREGUNTAS?

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 8-4

AP.3 Manual de operación de Puentes y Bandas

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD			Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO			Versión: 12
Aprobado por: Gerente de Mantenimiento	Fecha de aprobación: 24-12-2018	Rige a partir de: 26-12-2018	Página :1 de 21	

Manual de Capacitación para Operar Equipos de Aeropuerto

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 2 de 19

Tabla de Contenidos

1. Propósito.....	3
2. Alcance.....	3
3. Definiciones o Abreviaturas	3
4. Acceso a las capacitaciones	3
5. Método de Evaluación	4
5.1 Evaluación Teórica	4
5.2 Evaluación Práctica	4
6. Capacitación para operación en bandas de equipaje del AIJS	5
6.1 Asignación de fajas/Bandas	5
6.2 Reglas de uso de las bandas	7
6.3 Uso del Sistema de transporte de equipaje:.....	8
7. Capacitación para la operación en puentes de abordaje	9
7.1 Asignación de puentes.....	9
7.2 Requisitos para poder operar el puente:	9
7.3 Puentes telescópicos	10
7.4 Cuidados para la operación de los puentes:	11
7.5 Medidas de seguridad para operación de puentes	11
7.6 Operación de los puentes telescópicos	12
7.7 Pantallas de los puentes de Abordaje	13
7.8 Acople en Puentes de abordaje.....	15
7.9 Desacople en Puentes de abordaje.....	17

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 3 de 19

1. Propósito

Facilitar y evaluar al personal del AIJS, sobre el funcionamiento, modo de operación, recomendaciones y cuidados a la hora de manipular los puentes de abordaje y las bandas de equipaje con la finalidad de obtener el permiso de Operación de Bandas y/o Puentes de abordaje.

2. Alcance

Personal cuyas funciones incluyan la operación, supervisión, mantenimiento y administración de los Puentes de Abordaje y/o Bandas.

3. Definiciones o Abreviaturas

AIJS: Aeropuerto Internacional Juan Santamaria

POP: Permiso operación Puentes

POB: Permiso operación Bandas

BIDS: Baggage Information Display System

4. Acceso a las capacitaciones

Se deberá realizar la solicitud de acceso, enviando un correo a la dirección electrónica [ids@aeris.cr](mailto:ids@ aeris.cr) por parte del Supervisor encargado, indicando el nombre completo, número de cédula, correo electrónico e indicar el curso requerido.

Una vez enviada la solicitud, por medio de un correo de respuesta, se asignará un usuario y una contraseña, para el ingreso a la plataforma virtual www.ecoursessjo.com

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 4 de 19

5. Método de Evaluación

5.1 Evaluación Teórica

El método de capacitación de POB y POP consiste en un curso virtual con las recomendaciones, principios de funcionamiento, modo de operación y cuidados a la hora de manipular los equipos; el cual será evaluado mediante un cuestionario virtual, que indicará la calificación obtenida. Para la aprobación del curso se requiere una nota mayor a 85%. En caso de no aprobar la evaluación, se deberá esperar 3 días para la reasignación de la prueba.

5.2 Evaluación Práctica

Una vez aprobado el curso teórico requerido, se deberá solicitar al personal de Mantenimiento de Aeris, la aplicación de la prueba práctica, en el caso de los puentes de abordaje o la capacitación práctica en el sitio para las bandas de equipaje (esta última no requiere evaluación).

La persona que va a realizar la prueba práctica de los puentes de abordaje debe estar acompañado por un supervisor responsable autorizado a operar puentes. (Debe contar con la letra P en el Gafete). Esta evaluación se aprobará si cuenta con 10 respuestas correctas.

El documento de verificación práctica de los Puentes de Abordaje es el F-260.

La coordinación de las evaluaciones prácticas deberá ser gestionada a través del departamento de mantenimiento, por medio de los números telefónicos 2437-2913, 2437-2420 ó 2437-2428 (de l-v de 8am- 5pm). Como mínimo la solicitud debe hacerse 1 hora antes.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 5 de 19

6. Capacitación para operación en bandas de equipaje del AIJS

Por medio de este manual de capacitación usted podrá:

- Conocer la distribución de las bandas.
- Ser capaz de operar las bandas adecuadamente.

Una vez que apruebe este curso se le otorgará el POB el cual se indicará en el gafete de identificación con la letra “B” en la parte de atrás. Este curso es recurrente y obligatorio cada dos años.

6.1 Asignación de fajas/Bandas

- La asignación de bandas la hace el Departamento de Operaciones de Aeris. La información se muestra en los monitores ubicados en la entrada del sótano, los cuales despliegan la información utilizando el sistema BIDS (“Baggage Information Display System”).
- La asignación de bandas debe ser respetada y se debe contactar con el Departamento de Operaciones de Aeris si se requiere hacer un cambio por motivos extraordinarios.

En el sótano existen 9 bandas debidamente rotuladas:

Bandas 1 a 5: equipaje llegando.

Bandas 6 a 9: equipaje saliendo.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 6 de 19

La **Banda 1** es para equipaje especial que exceda las dimensiones máximas de la imagen.

El equipaje saliente que exceda las dimensiones máximas de la imagen se enviará por el elevador de carga ubicado en el lobby.



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 7 de 19

6.2 Reglas de uso de las bandas

Para operar las bandas debemos seguir ciertos lineamientos:

- No se permite el ingreso de personas a las bandas en espiral ("chutes"), ni a las bandas lineales.
- Está prohibido pararse, caminar o descansar sobre los carruseles o las bandas de equipaje.
- No es permitido tocar los paneles eléctricos, a excepción de los paros de emergencia y al silenciar la alarma.
- Cualquier mal funcionamiento en el equipo debe ser informado al departamento de Operaciones de Aeris (Ext. 2309 y 2190).
- El operador solamente puede manipular el interruptor de encendido y apagado de las fajas. El paro de emergencia solamente se utilizará en caso de una eventualidad y solo puede ser reiniciado por personal que labore en el Departamento de Mantenimiento de Aeris.
- Cuando la banda se enciende o se alarma se activa una sirena de aviso la cual se puede apagar con un botón amarillo en el panel de cada banda.

Existe un sistema de vigilancia por medio de circuito cerrado de televisión para la verificación del buen uso del sistema y seguridad del equipaje.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 8 de 19

6.3 Uso del Sistema de transporte de equipaje:

- El equipaje debe ser colocado en las bandas de acuerdo con la asignación que se muestra en las pantallas de BIDS (Baggage Information Display System), dejando una separación según las líneas amarillas demarcadas (**1 metro** aproximadamente).

- El equipaje se debe colocar con las ruedas hacia arriba

Cada uno de los sistemas de equipaje tiene un panel de control para encender y apagar los motores, un paro de emergencia y luces indicadoras.

LUZ	INDICACIÓN	PROCEDIMIENTO
Azul	Motor sobre cargado ó maleta muy alta	Retirar maleta sobre dimensionada sin subirse a la banda y continuar con la operación.
Rojo	Paro de Emergencia	Esperar a personal de Mantenimiento
Naranja	Maleta atorada en curva	Colaborar con DEPT. Mantenimiento para remover el equipaje atorado
Amarillo	silencia alarma menos la de arranque	Personal puede oprimir el botón y silenciar la alarma
Verde	Operación normal	Utilizar
Blanco	Banda cargada Especial #4	Equipaje no retirado, continuar a la aerolínea de reclamo de equipaje.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 9 de 19

7. Capacitación para la operación en puentes de abordaje

El siguiente es un instructivo para que el futuro operador de los puentes de abordaje del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría obtenga todos los conocimientos de operación y de seguridad necesarios para una correcta utilización de las pasarelas telescópicas.

El Aeropuerto cuenta con 11 puentes telescópicos para el abordaje y desabordaje de pasajeros.

7.1 Asignación de puentes

- La asignación de puentes y posiciones está a cargo del Departamento de Operaciones de Aeris.
- Se debe estar en el puente 15 minutos antes de la hora definida del vuelo, para poder verificar las condiciones de operación correctas.
- .
- Por medio de este curso usted podrá contar con el conocimiento teórico para operar los puentes de abordaje en el AIJS de manera más segura y eficiente.

7.2 Requisitos para poder operar el puente:

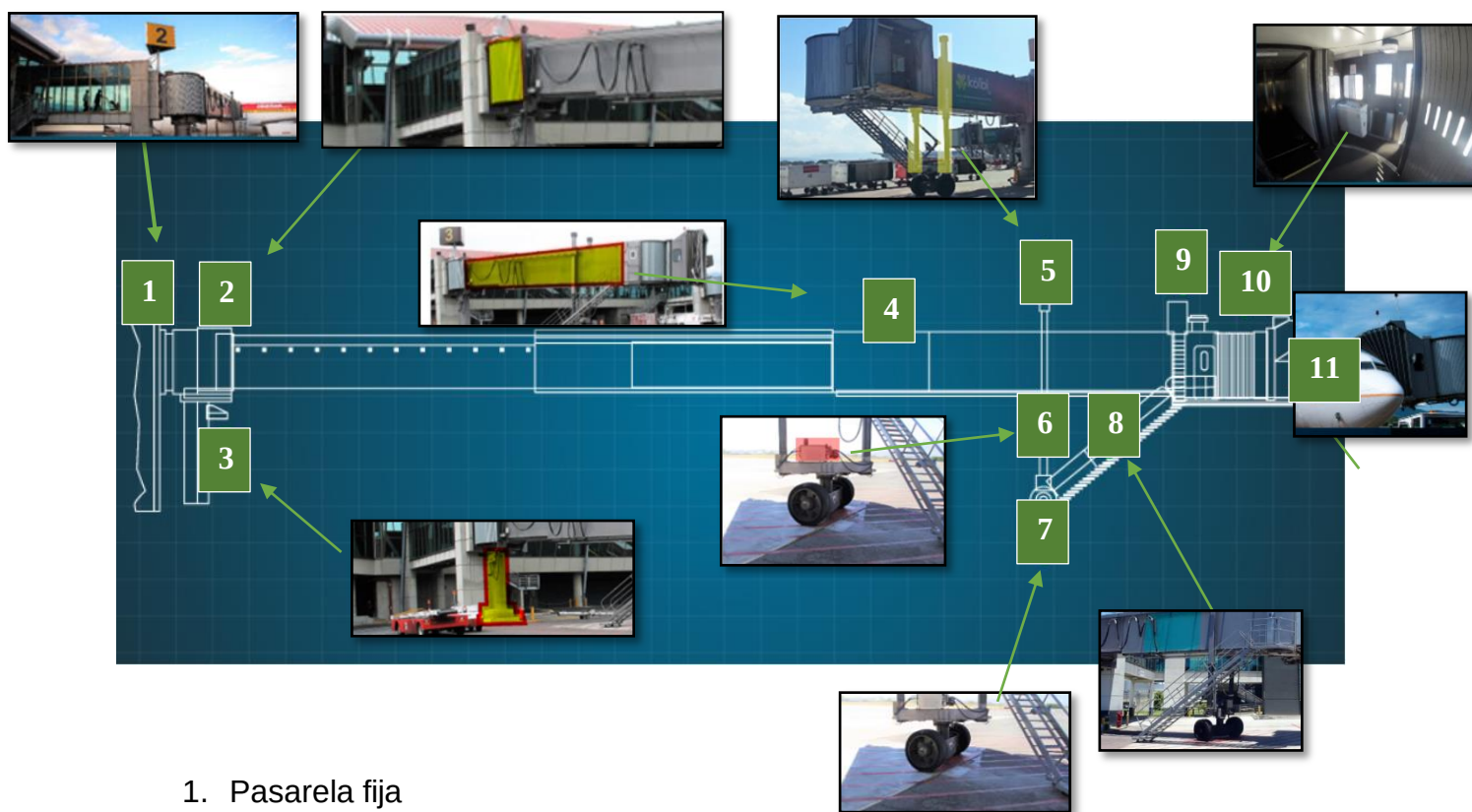
- Recibir la capacitación para el manejo de los puentes, el cual es responsabilidad de la aerolínea.
- Aprobar el examen teórico y práctico realizado por Aeris.
- Una vez aprobado el examen, se le otorgará un distintivo en el gafete que lo autoriza a utilizar el puente, denominado **P. O. P.** Permiso para Operar Puente.
- Se debe tomar el curso cada dos años de manera obligatoria, con la prueba teórica y práctica de nota mínima 85.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 10 de 19

- La prueba práctica se califica con una lista de chequeo, por el técnico de mantenimiento.

7.3 Puentes telescópicos

Diagrama



1. Pasarela fija
2. Rotonda
3. Columna
4. Pasarela móvil
5. Columna de elevación (pistón hidráulico)
6. Unidad hidráulica
7. Ruedas
8. Escalera de servicio
9. Rotonda de cabina

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 11 de 19

10. Cabina

11. Capota

7.4 Cuidados para la operación de los puentes:

- Los puentes telescópicos serán manipulados únicamente por personal capacitado. (letra P en el gafete de identificación)
- Se debe verificar el puente antes de la llegada del vuelo.
- No debe haber personas en la escalera de servicio.
- No debe haber equipo, personas u objetos en el área de seguridad del puente (delimitada por líneas rojas)
- Durante el acople/ desacople del puente, la compuerta de la aeronave deberá estar cerrada.
- Verificar la posición de las llantas antes de retractar el puente para evitar un golpe lateral al fuselaje del avión.
- Los sensores ubicados en la cabina del puente deberán estar libres de cualquier obstrucción.

7.5 Medidas de seguridad para operación de puentes

- Ningún equipo podrá transitar por la parte inferior de los puentes de abordaje.
- No podrá haber personas en la escalera de servicio durante el proceso de acople y desacople.
- Sólo se permiten 5 personas a la vez en la escalera de servicio al momento de hacer ingreso a la cabina.
- Durante la operación, la puerta de servicio deberá permanecer cerrada.
- Los operadores deben conocer el procedimiento de pasillos estériles de la terminal de pasajeros.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 12 de 19

7.6 Operación de los puentes telescópicos

La línea aérea es la encargada de operar los puentes a la llegada de su vuelo.

- Panel de control puentes: A1, A3, A5, A6 y A7



- Panel de control de puentes: A2, A4, A8, A9, A10 y A11

Este panel de control cuenta con varios componentes:

- En la parte izquierda de la consola se encuentra la interfaz humano sistema (Magelis)
- A la derecha de la consola se ubica la palanca(joystick) o mando de las ruedas, el cual debe presionarse hacia abajo para operar el puente y evitar la alarma “hombre muerto”
- Se requiere de un código de acceso, el cual será brindado a todas las aerolíneas.



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 13 de 19

En la siguiente imagen puede observar los diferentes controles:



1. Control altura de cabina
2. Control orientación de cabina
3. Control de capota
4. Control de portón (si aplica)
5. Nivelación de suelo de cabina
6. Interruptor de faros
7. Interruptor de extractor
8. Teclado (por medio de este se ingresa el código de acceso)

7.7 Pantallas de los puentes de Abordaje

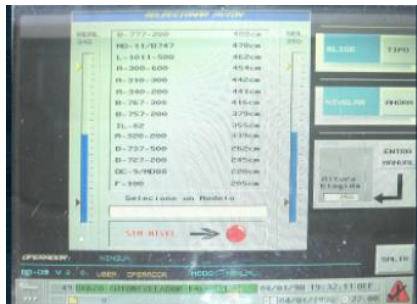
- Pantalla de operación.



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 14 de 19

Pantalla principal, desde aquí se realizan todos los movimientos de la cabina.

- Pre- posicionamiento vertical:



En el interfaz humano sistema (Magelis) el operador del puente podrá escoger una altura aproximada, definida según el tipo de aeronave.

1. Pulsar en el teclado la opción “Tipo”
2. Buscar el tipo de aeronave en la lista con las teclas.
3. Pulsar **“ENTER”**
4. Pulsar **“NIVELAR AHORA”**

El operador podrá escoger la altura de forma manual seleccionando la opción “entrada manual “digitando la altura requerida, pulsando “Enter” y luego “ Nivelar ahora”

Al finalizar pulsar la tecla “SALIR” para pasar a la pantalla anterior.

- Modo de servicio



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 15 de 19

Se despliega al pulsar **“Modo de Servicio”**

Los mandos manuales quedan deshabilitados y el puente variará la altura automáticamente según los movimientos del avión.

Para salir de ella se digitar el botón “SALIR. Aparecerá un conteo regresivo de 30 segundos, tiempo en el cual deberá digitar el código previamente asignado para poder salir de la función de modo de servicio.

- Comandos



Desde estos comandos se pueden encender y apagar faros externos, suelo basculante, extractor e iluminación de cabina.

7.8 Acople en Puentes de abordaje

Antes de realizar el acople, debe familiarizarse con el equipo. La operación se controla por medio de un panel de control. Desde allí se ajusta el puente a los diferentes tipos de aeronave. Recuerde que hay dos paneles diferentes, como mencionamos anteriormente:

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 16 de 19



- Para el panel de los puentes A2, A4, A8, A9, A10 y A11: digite el código asignado para operar el puente.
- En el caso de los puentes A1, A3, A5, A6 y A7 se debe colocar la llave en modo manual y oprimir el botón verde ubicado al lado izquierdo de la consola (START/COMIENZO).
- Verifique que el puente se encuentre dentro de la zona de seguridad marcada con un rectángulo rojo en rampa y que no haya obstáculos dentro del área de líneas rojas, de esta manera el ingreso de la aeronave será seguro, puede verificarlo por medio del monitor, el espejo retrovisor o desde la escalera de servicio.
- Espere a que la aeronave esté detenida, con los motores apagados, el beacon apagado y calzada para iniciar con la operación.
- La aeronave debe estar estacionada en la barra de parada según su tipo.
- Coloque la cabina en dirección al avión y realice movimientos de traslación o elevación hasta hacer contacto con la puerta del avión.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 17 de 19

- Luego coloque el puente de abordaje en modo de servicio, para los puentesA2, A4, A8, A9, A10 y A11. El puente variará su altura según el movimiento del avión de manera automática. Tome en cuenta que, durante el modo de servicio, el puente puede variar su altura y los comandos quedarán deshabilitados.
- Para los puentesA1, A3, A5, A6 y A7, coloque la llave en el modo "NIVEL AUTO ON" y presione el botón que hace bajar la capota de manera manual.
- Abra la compuerta o levante el portón metálico.
- Verifique que haya espacio suficiente para abrir la compuerta de la aeronave sin golpear la estructura del puente.
- Deje una distancia de 15cm por debajo de la compuerta de la aeronave para colocar la zapata. (esta es una protección para la puerta del avión en caso de una bajada brusca). Este dispositivo baja el puente para evitarle daños a la compuerta.
- Retire la cinta de seguridad, proceda con la apertura de la compuerta del avión y coloque la zapata de seguridad.

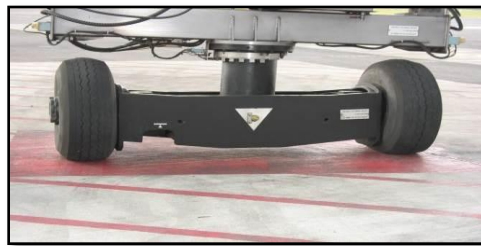
7.9 Desacople en Puentes de abordaje

- Realizar el cierre de la compuerta de la aeronave.
- Retirar la zapata de seguridad.
- Colocar la cinta de seguridad y realizar el cierre de la cortina metálica o puerta de vidrio.
- Salir del modo de servicio, el operador deberá digitar el código asignado en los siguientes 30 segundos (en los puentesA2, A4, A8, A9, A10 y A11) o colocar la llave en el "MANUAL OPERATE" y presionar el botón verde que indica "START/ COMIENZO" (en los puentesA1, A3, A5, A6 y A7)
- Desacoplar el puente de la aeronave. Se debe verificar la posición de las llantas utilizando el triángulo demarcado en la parte trasera de las ruedas (puede usar CCTV)

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 18 de 19

- Colocar las ruedas en el cuadro demarcado para este fin y apagar las luces. El puente de abordaje deberá quedar a una altura de 4 metros.
- Colocar la cabina en dirección a la Terminal.

*** RECUERDE QUE ANTES DE DESACOPLAR DEBE VERIFICAR LA POSICION DE LAS LLANTAS. SE DEBE GUIAR POR EL TRIANGULO QUE SE VISUALIZA EN EL TREN DE LLANTAS.**



Reporte de Averías

1. Operador identifica un fallo.
2. Se reporta inmediatamente a Operaciones Aeris (Ext. 2309). El operador debe indicar el mensaje mostrado en la pantalla.
3. Técnico de mantenimiento verifica el equipo afectado.
4. Equipo vuelve a su operación normal.

Algunos de los fallos más comunes son:

- “Hombre muerto no pulsado”, provocado por no presionar el joystick hacia abajo a la hora de operar el quipo.
- Cinta de seguridad mal colocada.
- Operación con equipo bajo de la cabina del puente.

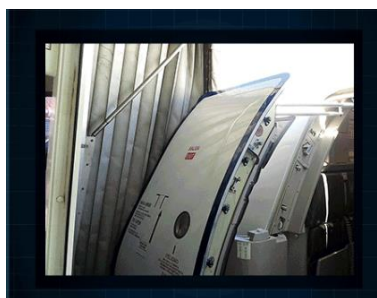
	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 12
		Página: 19 de 19

- Activación involuntaria de paro de emergencias.

INCIDENTES RELACIONADOS A LA MALA OPERACIÓN DE PUENTES

Al operar los puentes es nuestro deber ser sumamente cuidadosos para evitar cualquier incidente o accidente.

En pantalla puede observar algunos ejemplos de consecuencias de una mala operación de puentes. **RECUERDE QUE DEBE PRESTAR MUCHA ATENCION A LAS ACCIONES QUE REALIZA PARA EVITAR ESTE TIPO DE INCIDENTES.**



	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 11
		Página: 8-5

AP.4 Procedimiento para la operación de equipo de elevación para personas con movilidad reducida.

Elaborado por: **Aeris Holding**

Fecha de aprobación: **31-OCT-23**

Rige a partir de: **01-NOV-23**

Código: **0008**

PROPÓSITO	ALCANCE
Describir el procedimiento de uso adecuado del equipo de elevación para personas con movilidad reducida, asegurando el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional, así como la vida útil del equipo.	Aplica, para todas las operaciones de vuelos comerciales y de aviación general que vayan a utilizar el equipo de elevación para personas con movilidad reducida, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).
DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	
AIJS	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
GH	Empresa de Asistencia en Tierra

RESPONSABILIDADES	
- Tripulaciones - Empresas de Asistencia en Tierra - Operadores aéreos - Centro de Operaciones de Aeris	Cumplir con lo indicado en este procedimiento, para el uso correcto del equipo de elevación para personas con movilidad reducida.

CONTENIDO

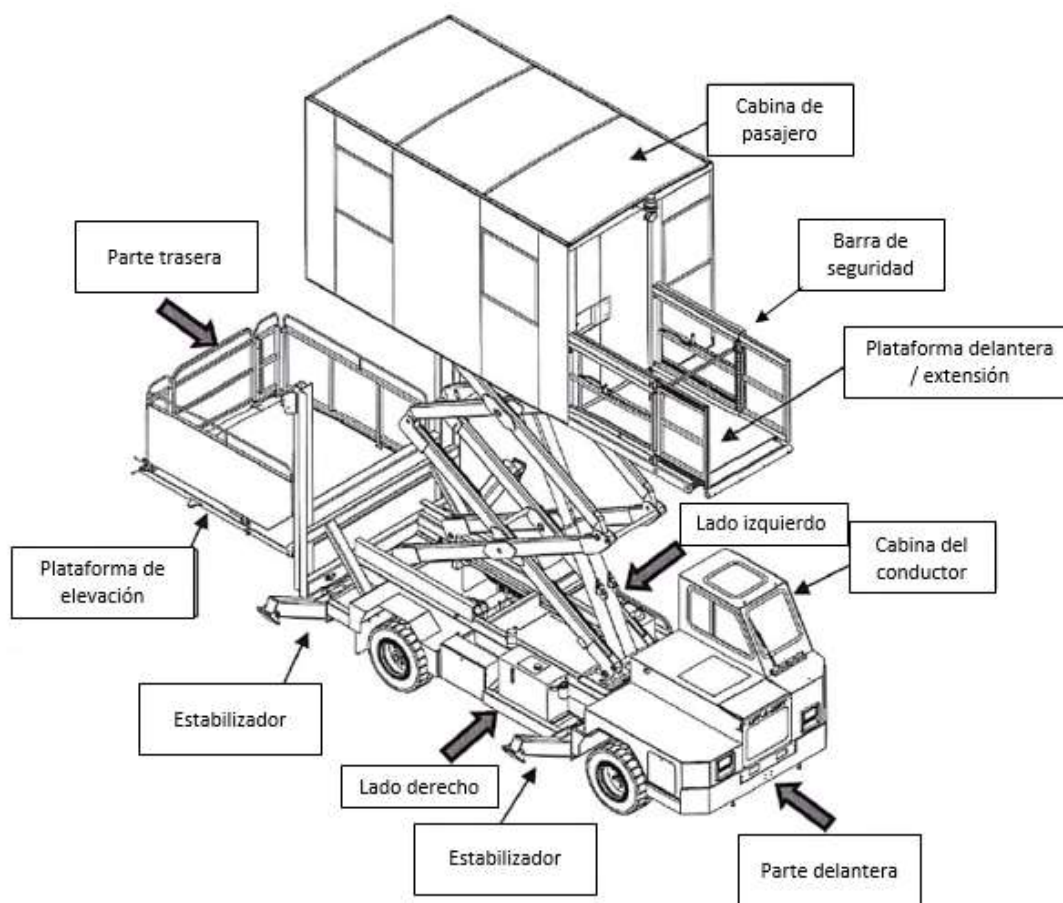
1. Consideraciones generales

- El equipo solo puede ser manipulado por personal que haya recibido la capacitación para la operación del mismo, por lo que el operado debe mostrar el gafete con la letra A, o en su defecto, Aeris deberá verificar que se encuentra en la lista de capacitación de operación con no más de 2 años de impartida.
- El operador debe poseer la licencia de conducir de tipo D3 o B2.
- Aeris y los GH velarán por el cumplimiento de este procedimiento.
- Se aplican todas regulaciones establecidas para las operaciones de aeronaves y equipos vigentes en el AIJS.

e. Especificaciones generales del equipo de elevación para personas con movilidad reducida (ver figura # 1 en complemento):

1. El equipo elevador puede ser utilizado en aeronaves cuyas puertas de abordaje tengan una altura mínima 1.31 metros y una máxima de 5.28 metros.
2. Capacidad máxima de la cabina de pasajero es de 2000 lb / 907.2 kg
3. Capacidad máxima de la plataforma de elevación es de 1000 lb / 453.6 kg
4. Capacidad máxima de plataforma delantera / extensión es de 600 lb / 272.2 kg
5. El equipo dispone de transmisión automática y dirección hidráulica

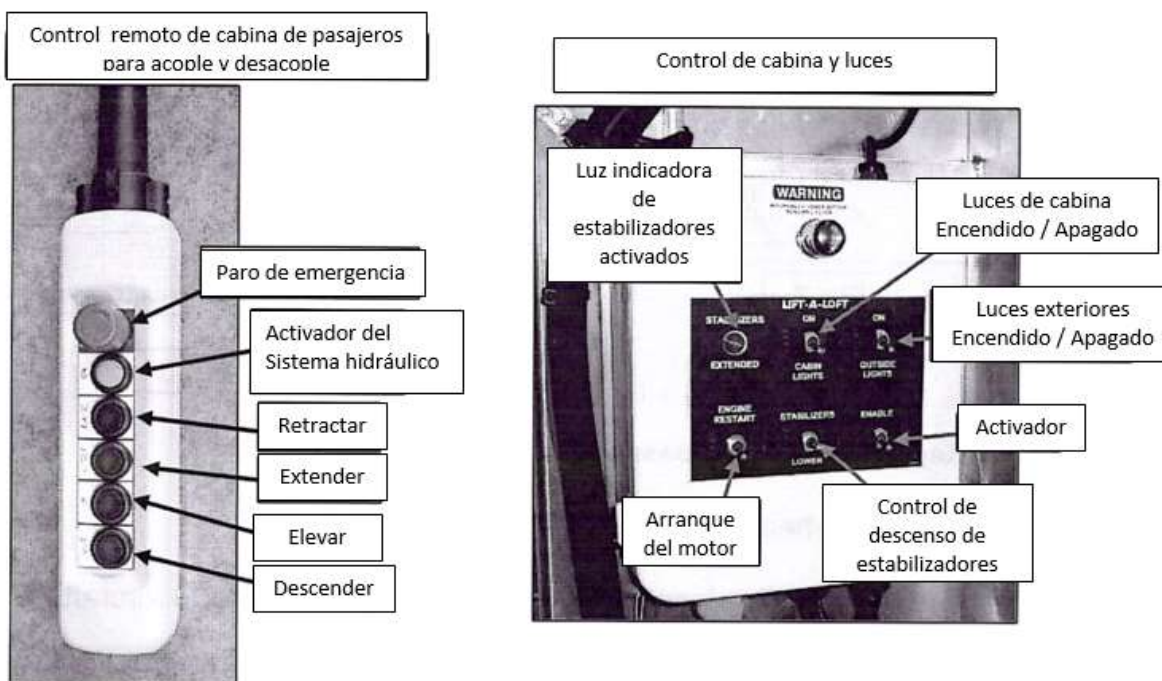
Figura # 1: Equipo de elevación para personal con movilidad reducida



f. El equipo tiene capacidad para dar el servicio simultáneo a: cuatro pasajeros con movilidad reducida en silla de ruedas regular, dos pasajeros en camilla o dos pasajeros en silla de ruedas regular y un pasajero en camilla.

- g. Cuando el equipo este siendo utilizado, para abordar y/o desabordar de pasajeros, siempre debe estar presente un funcionario del operador aéreo dentro del equipo acompañando a los pasajeros.
- h. La prioridad de uso del equipo será para pasajeros no puedan movilizarse por sí mismos.
- i. El equipo sólo se utilizará para abordar o desabordar al pasajero de la aeronave, no se trasladarán pasajeros con movilidad reducida desde la puerta de abordaje asignada al avión o viceversa, salvo en una condición excepcional que el pasajero así lo requiera, previa coordinación con el Centro de Operaciones de Aeris.
- j. Se recomienda que el abordaje y desabordaje de la aeronave, se efectúe por la puerta trasera izquierda de la aeronave, no obstante, queda a criterio del operador aéreo cuál de las puertas de la aeronave utilizará.
- k. La manipulación del equipo dentro del círculo de seguridad de la aeronave, el acople y desacople del mismo, será responsabilidad de la Empresas de Asistencia en Tierra (GH). Los acoples y desacoples deben realizarse desde la cabina de pasajeros mediante el “Control remoto de cabina de pasajeros para acople y desacople” y el “Control de cabina y luces” (imagen # 2).

Figura # 2: Equipo de elevación para personal con movilidad reducida



- l. La manipulación de la puerta de la aeronave, la operación de abordaje y desabordaje del pasajero será responsabilidad del operador aéreo. La operación de abordaje y desabordaje del pasajero puede ser delegada a la Empresa de Asistencia en Tierra si así lo considera el operador aéreo.

	Uso del equipo de elevación, para personas con movilidad reducida	Versión: 6
		Página 4 de 10

- m. El equipo debe mantenerse con el motor encendido durante toda la operación de abordaje/desabordaje.
- n. Cualquier fallo o malfuncionamiento del equipo debe reportarse de inmediato al centro de Operaciones Aeris al número 2440-8257, 2442-7131, 8392-1563, 8374-6740 o a la extensión interna 2309.
- o. El radio de comunicación ubicado dentro del equipo es para uso exclusivo de personal de Aeris.

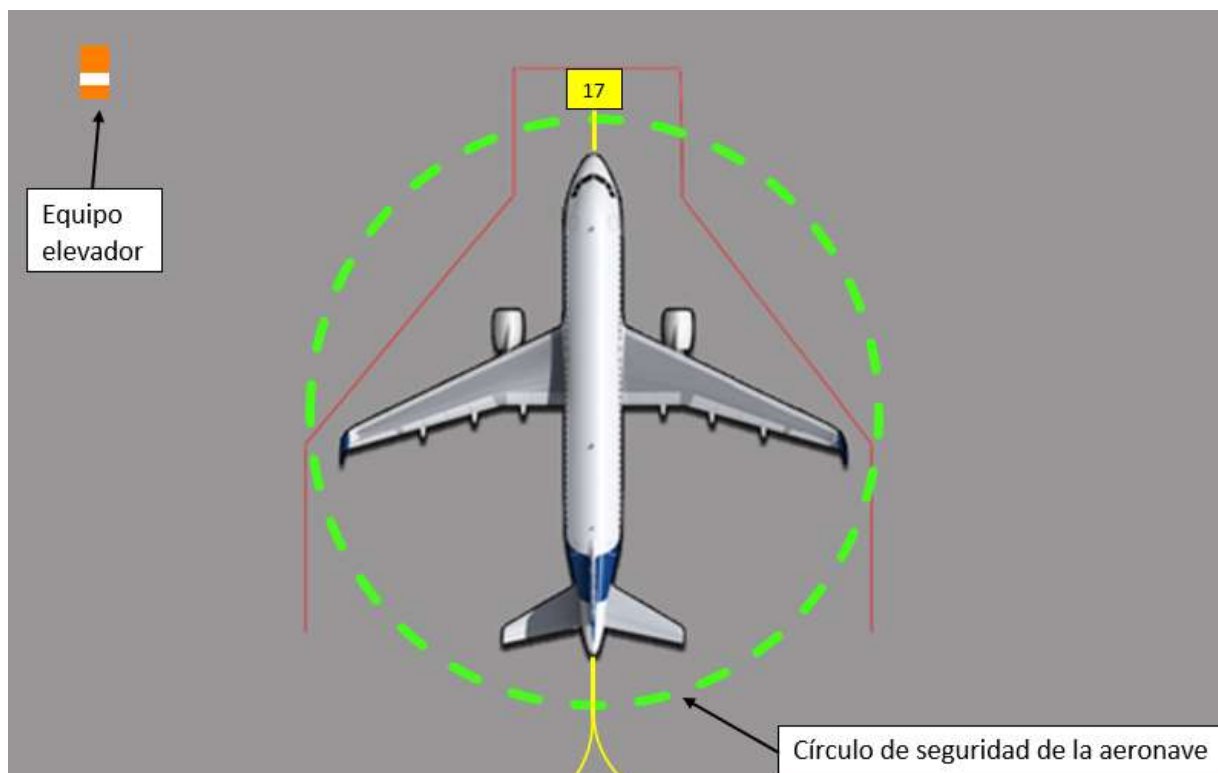
2. Solicitud y asignación del equipo

- a. Si un operador aéreo está asignado a una posición de estacionamiento remoto, y tiene conocimiento de que tendrá un pasajero con movilidad reducida, notificará al Centro de Operaciones de Aeris con al menos 3 horas de anticipación a la hora itinerada del vuelo.
- b. El operador aéreo debe estar atento a las circulares de aviso administrativo (CAA) por la posibilidad de no tener disponible el elevador por mantenimiento.
- c. Una vez que el Centro de Operaciones de Aeris recibe la información, se asignará el equipó a la operación según la programación del vuelo.
- d. El operador aéreo debe asignar personal para que acompañe al pasajero e informar a su GH para que asigne a la persona que manipulará el equipo, la cual debe haber recibido la capacitación para su operación. El personal de Aeris debe revisar que la persona a quien se le hará entrega el equipo cuente con la letra A en el gafete o esté dentro de la lista de personas que recibieron y aprobaron el curso para la operación de dicho equipo.
- e. El GH debe asignar a una persona que sea responsable de recibir y devolver el elevador según el procedo correspondiente.

2.1. Abordaje del pasajero

- a. El pasajero es abordado en el autobús en la sala de abordaje respectiva. Este lo trasladará a la posición de estacionamiento remoto.
- b. El equipo elevador es trasladado hasta la posición de estacionamiento (fuera del cirulo de seguridad) por el personal de Aeris (figura # 3).

Figura # 3: Entrega de equipo elevador al GH



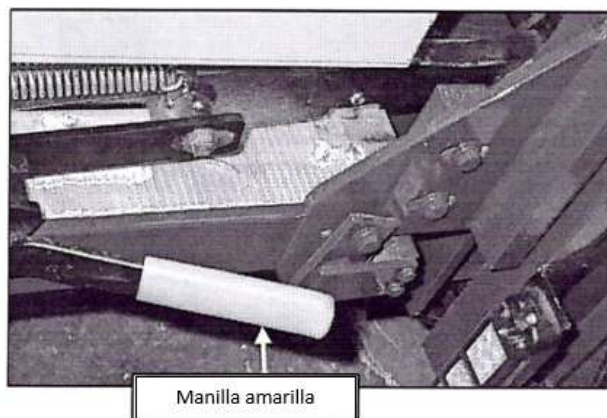
- c. Una vez en la posición de estacionamiento, el personal del GH, recibe el equipo elevador. El mismo debe ser inspeccionado por el GH y el representante de Aeris, para esto se utilizará el formulario adjunto en el apéndice # 1 (OP-F-012, Entrega y recibido del equipo de movilidad reducida), el cual deberá ser firmado por ambas partes haciendo constar del estado del equipo a la hora de la entrega. Al entregar el equipo, el representante de Aeris, hará entrega del control requerido para operar la plataforma elevadora al representante del GH.
- d. Responsabilidades del GH:
 1. Aproximar el equipo a la aeronave, dirigido por un hombre guía para el acercamiento del equipo.
 2. Efectuar las respectivas pruebas de frenado, antes de acercarse a la aeronave.
 3. Ubicar y estacionar el equipo de frente al fuselaje de la aeronave, a aproximadamente 40 centímetros de la puerta a donde será acoplado.
 4. Activa el freno de mano.
 5. Extender los estabilizadores y colocar las calzas del equipo. Para ello se debe verificar, que en el panel de control se refleje la indicación de que los mismos están extendidos.

	Uso del equipo de elevación, para personas con movilidad reducida	Versión: 6
		Página 6 de 10

6. Armar la plataforma de elevación (las barandas deben armarse según el orden indicado por numeración en las mismas barandas y debe asegurarse que los 8 pines de seguridad estén debidamente colocados y asegurados).
7. Elevar la plataforma de elevación a la altura de la cabina de pasajero del equipo para el abordaje del personal del GH, el operador aéreo y el pasajero en silla de ruedas o camilla a la cabina del equipo. Antes de abordar el pasajero se recomienda realizar pruebas para verificar la distancia con la compuerta de la aeronave y la extensión de la plataforma.
8. Abrir la puerta del equipo para el abordaje a la cabina del equipo. A la hora de ingresar a la cabina de pasajeros se debe tener especial cuidado por la altura de la compuerta del equipo.
9. Después de realizado el abordaje a la cabina de pasajero, procede a cerrar la puerta trasera del equipo.
10. El GH debe asegurar el dispositivo de movilidad del pasajero al piso con los dispositivos de anclaje, para lo cual se deben utilizar como mínimo 2 dispositivos de anclaje en cada silla de ruedas o camilla.
11. Una vez asegurado el pasajero, el operario del equipo debe subir la cabina de pasajeros a la altura de la puerta de la aeronave.
12. Después de ser nivelado el equipo, el operario procederá a acoplar el equipo a la aeronave mediante la extensión de la plataforma, en caso de requerir algún ajuste de la altura de la cabina, se debe retractar por completo la extensión de la plataforma para evitar golpes con la aeronave
13. Ajustar las barandas del equipo según el tipo de aeronave, tomando en consideración los mecanismos de apertura de la puerta utilizada para el abordaje en la aeronave. Se debe verificar que los dispositivos de seguridad estén debidamente asegurados.
14. Retirar la barra de seguridad de la plataforma delantera / extensión para el abordaje del pasajero (ver responsabilidades del operador aéreo para más información sobre el movimiento del pasajero)
15. Colocar la barra de seguridad de la plataforma delantera / extensión, posterior al abordaje del pasajero (ver responsabilidades del operador aéreo para más información sobre el movimiento del pasajero).
16. Retratar la extensión de la plataforma.
17. Descender la cabina de pasajeros a su posición de descanso y bajar al personal que estaba en el equipo.
18. Asegurar y retractar la plataforma de elevación con el dispositivo de enganche (ver figura # 4). Se deben retraer las barandas según el orden inverso de la numeración indicada en ellas y asegurar los

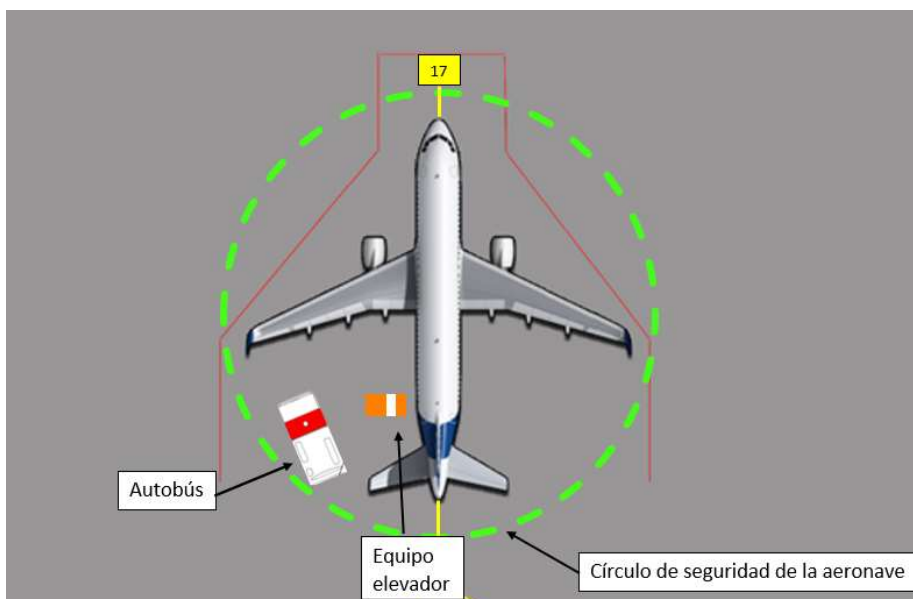
4 pines de seguridad antes de guardar la plataforma y los dos pines de seguridad, luego de retractada la plataforma. Si se tiene alguna duda del proceso de retraer las barandas de la plataforma, esta debe dejarse en posición vertical y si retire las barandas y solicitar ayuda a personal de Aeris.

Figura # 4: Dispositivo de enganche plataforma móvil



19. Retirar las calzas.
 20. Retratar los estabilizadores. Para ello se debe verificar, que en el panel de control se refleje la indicación de que los mismos están retractados.
 21. Desactiva freno de mano.
 22. Retirar el equipo del área de seguridad.
- e. Responsabilidades del Operador Aéreo:
1. Movilizar al pasajero del autobús a la plataforma de elevación del equipo (según se muestra en la figura # 5).

Figura # 5: Movimiento del pasajero del autobús al equipo elevador



2. Abordar del pasajero a la cabina del equipo, una vez que la plataforma elevadora este a la altura del equipo.
 3. Realizar el abordaje del pasajero a la aeronave.
- f. El GH debe trasladar el equipo fuera del círculo de seguridad y entregarlo al personal de Aeris. Una vez fuera del círculo de seguridad el mismo debe ser inspeccionado por el GH y el representante de Aeris, para eso se utilizará el formulario adjunto en el apéndice # 1 (OP-F-012 Entrega y recibido del equipo de movilidad reducida), el cual deberá ser firmado por ambas partes haciendo constar del estado del equipo a la hora de la entrega. Al entregar el equipo, el representante del GH hará entrega del control requerido para operar la plataforma elevadora, al representante de Aeris.

2.2. Desabordaje del pasajero

- a. El equipo elevador es trasladado hasta la posición de estacionamiento (fuera del círculo de seguridad) por Aeris (figura # 3).
- b. Una vez en la posición de estacionamiento, el personal del GH, recibe el equipo elevador. El mismo debe ser inspeccionado por el GH y Aeris, para eso se utilizará el formulario adjunto en el apéndice # 1 (OP-F-012 Entrega y recibido del equipo de movilidad reducida), el cual deberá ser firmado por ambas partes haciendo constar del estado del equipo a la hora de la entrega. Al entregar el equipo el representante de Aeris, hará entrega del control

	Uso del equipo de elevación, para personas con movilidad reducida	Versión: 6
		Página 9 de 10

de la plataforma elevadora al representante del GH; el cual deberá ser utilizado al operar la plataforma de elevación.

c. Responsabilidades del GH:

1. Aproximar el equipo a la aeronave, dirigido por un hombre guía para el acercamiento del equipo.
2. Efectuar las respectivas pruebas de frenado, antes de acercarse a la aeronave.
3. Ubicar y estacionar el equipo de frente al fuselaje de la aeronave, a aproximadamente 40 centímetros de la puerta a acoplar.
4. Activar el freno de mano.
5. Extender los estabilizadores y colocar las calzas del equipo. Para ello se debe verificar, que en el panel de control se refleje la indicación de que los mismos están extendidos.
6. Armar la plataforma de elevación (las barandas deben armarse según el orden indicado por numeración en las mismas barandas y debe asegurarse que los 8 pines de seguridad estén debidamente colocados y asegurados).
7. Elevar la plataforma de elevación a la altura de la cabina de pasajero del equipo para el abordaje del personal del GH y el operador aéreo a la cabina del equipo.
8. Abrir la puerta trasera del equipo para el abordaje a la cabina del equipo. A la hora de ingresar a la cabina de pasajeros se debe tener especial cuidado por la altura de la cabina.
9. Después de realizado el abordaje a la cabina de pasajero, procede a cerrar la puerta trasera del equipo.
10. El operario del equipo debe subir la cabina de pasajeros a la altura de la puerta de la aeronave.
11. Después de ser nivelado el equipo, el operario procederá a acoplar el equipo a la aeronave mediante la extensión de la plataforma, en caso de requerir algún ajuste de la altura de la cabina, se debe retractar por completo la extensión de la plataforma para evitar golpes con la aeronave.
12. Ajustar las barandas del equipo al tipo de aeronave, tomando en consideración los mecanismos de apertura de la puerta utilizada para el abordaje en la aeronave. Se debe verificar que los dispositivos de seguridad estén debidamente asegurados.
13. A retirar la barra de seguridad de la plataforma delantera / extensión para el desabordaje del pasajero (ver responsabilidades del operador aéreo para más información sobre el movimiento del pasajero).

14. Colocar la barra de seguridad de la plataforma delantera / extensión, posterior al desabordaje del pasajero (ver responsabilidades del operador aéreo para más información sobre el movimiento del pasajero).
15. Retractor la extensión de la plataforma.
16. El GH debe asegurar el dispositivo de movilidad del pasajero al piso con los dispositivos de anclaje, para lo cual se deben utilizar como mínimo 2 dispositivos de anclaje en cada silla de ruedas o camilla.
17. Descender la cabina de pasajeros a su posición de descanso.
18. Asegurar y retractar la plataforma de elevación con el dispositivo de enganche (ver figura # 4). Se deben retraer las barandas según el orden inverso de la numeración indicada en ellas y asegurar los 4 pines de seguridad antes de guardar la plataforma y los dos pines de seguridad, luego de retractada la plataforma. Si se tiene alguna duda del proceso de retraer las barandas de la plataforma, esta debe dejarse en posición vertical y si retare las barandas y solicitar ayuda a personal de Aeris.
19. Retirar las calzas.
20. Retractor los estabilizadores. Para ello se debe verificar, que en el panel de control se refleje la indicación de que los mismos están retractados.
21. Desactiva freno de mano.
22. Retirar el equipo del área de seguridad.

d. Responsabilidades del operador aéreo:

1. Realizar el desabordaje del pasajero de la aeronave al equipo.
2. Bajar al pasajero de la cabina mediante la plataforma de elevación.
3. Movilizar al pasajero de la plataforma de elevación al autobús (según se muestra en la figura # 5).

- e. El GH debe trasladar el equipo fuera del círculo de seguridad y entregarlo al personal de Aeris. Una vez fuera del círculo de seguridad el mismo debe ser inspeccionado por el GH y Aeris, para eso se utilizará el formulario adjunto en el apéndice # 1 (OP-F-012 Entrega y recibido del equipo de movilidad reducida), el cual deberá ser firmado por ambas partes haciendo constar del estado del equipo a la hora de la entrega. Al entregar el equipo el representante del GH hará entrega del control de la plataforma elevadora al representante de Aeris.

3. Cumplimiento de Ley # 7600 “Ley igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad”

En caso de que los operadores no deseen utilizar dicho equipo deberán completar el documento “Boleta De Descargo De Responsabilidad” (apéndice # 2), la misma será entregada por el personal de Aeris.

Entrega y recibido del equipo de movilidad reducida

Código: OP-F-012

Versión: 1

Página: 1 de 1

Complete la siguiente revisión del equipo, utilizando un "check" según la condición del equipo. En caso de que la condición sea "No operable", realice la anotación en la casilla de observaciones.

Item	Detalle	Entrega		Devolución		Observaciones
		Operable	No operable	Operable	No operable	
1	Marchamo de Aeris					
2	A/C / abanico / interruptores					
3	Luces indicadoras e interruptores en el dash / Indicador del nivel de combustible					
4	Luces principales / beacon / direccionale / freno / reversa					
5	Puerta del conductor / vidrios / parabrisas					
6	Control de la plataforma de elevación					
7	Claxon (pito) / volante / asiento / cinturón					
8	Calzas / freno de mano / extintor / llantas y aros					
9	Fugas (motor, transmisión, combustible y sistemas hidráulicos)					
10	Limpieza general / rotulación					
11	Plataforma extensible frontal / barandas / pines / tope de hule					
12	Estabilizadores					
13	Plataforma trasera de elevación, barandas, pines de sujeción, compuertas					
14	Estructura externa de la cabina / sistema de elevación / pistones / largueros					
15	Panel de control hidráulico de la cabina / control de elevación					
16	Luces internas y externa de la cabina					
17	Partes estructurales internas de la cabina / vidrios / compuertas / accesorios					
18	Sistemas de seguridad (DEA / Botiquín de primeros auxilios)					
19	Sistemas de anclajes al piso (8 unidades)					

Comentarios o hallazgos adicionales:

Fecha	Hora inicio	Hora final	Aerolínea	Número de vuelo		Posición de estacionamiento		Cantidad de pasajeros atendidos	
				Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida
Entrega				Devolución					
Representante de Aeris		Representante de GH		Representante de GH		Representante de Aeris			
Nombre y Firma		Nombre y Firma		Nombre y Firma		Nombre y Firma			
Número gafete:		Número de gafete:		Número de gafete:		Número de gafete:			

Boleta de Descargo de Responsabilidad

Aerolínea o Encargados de Servicio en Tierra

Nombre

de Gafete

Aerolínea/Ground Handler

Fecha	Aerolínea	Nombre del Pasajero a Transportar	# de Vuelo

Descargo de Responsabilidad	
YO _____ # ID _____	
He rehusado en esta fecha, con pleno conocimiento de las disposiciones de la Ley Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, Ley 7600, la utilización del vehículo de Transporte de movilidad reducida, por lo que descargo de toda responsabilidad a Aeris Holding Costa Rica, S.A. y a la Dirección General de Aviación Civil / Consejo Técnico de Aviación Civil, por cualquier daño o complicación que puedan resultar directa o indirectamente en el pasajero por el no uso de dicho transporte, liberándolos de toda responsabilidad, y renuncio a todo derecho de acción como resultado de mi negación.	
FIRMA _____	# ID _____
TESTIGO _____	# ID _____
TESTIGO _____	# ID _____