



Aeropuerto Internacional Juan Santamaría • Costa Rica

MANUAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTO

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

VOLUMEN
15

Programa de Adiestramiento y
Comunicaciones

VERSIÓN 12



AERIS
CCR AEROPUERTOS

JULIO, 2025



Adiestramiento y Comunicaciones

Código: MPO-15

Versión: 12

Página: i

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

Elaborado por: Arturo Zamora Vargas, Jefe del lado aéreo

Firma:

Revisado por: Álvaro Arguedas, Gerente de Operaciones y Seguridad

Firma:

Aprobado por: Juan Belliard, Director de Operaciones y Seguridad

Firma:





01 de diciembre de 2025

DGAC-DSO-AGA-OF-0289-2025

Referencia: GO-OP-25-595 / DGAC-DSO-AGA-OF-0212-2025 / VU-02116-2025-E / GO-OP-25-899 / DGAC-DSO-AGA-OF-0249-2025 / Correos electrónico con fecha: 20-10-2025, 28-10-2025, 17-11-2025, 28-11-2025 y 01-12-2025

Señor

Ricardo Hernández Larios

Director Ejecutivo

Aeris

Asunto: Aceptación de enmiendas a Volúmenes 0, 1, 3, 4, 5, 13, 15 y 16 del Manual de Operaciones del Aeropuerto (MOA) del MROC.

Estimado señor:

Por medio de la presente, le comunicamos que esta Unidad realizó la revisión de las enmiendas de los diferentes volúmenes del MOA, presentadas mediante la documentación de referencia, con el fin de validar que fueran atendidas las correcciones solicitadas a su representada. Al respecto, se otorga la aceptación de las enmiendas de los volúmenes, según el detalle que se muestra en la tabla 1.

Tabla 1

Volumen	Nombre del documento	Versión	Número de enmienda
0	Manual de operaciones del Aeropuerto	12	E12-00-25
1	Operaciones en el área de movimiento y sectores adyacentes	12	E12-01-25
3	Operaciones del Lado Terrestre	12	E12-03-25
4	Terminal de pasajeros	12	E12-04-25
5	Terminal de Carga CTRM	12	E11-05-25
13	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional	12	E11-13-25
15	Programa de Adiestramiento y Comunicaciones	12	E12-15-25
16	Programa de Control de Fauna	12	E11-16-25

Con relación a las restantes enmiendas presentadas:

- Volúmenes: 2 y 7, estamos a la espera de las correcciones que se remitió a su representada el día de hoy.
- Volumen 6: estamos a la espera del visto bueno del OFGI, respecto a lo requerido en el oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0610-2025.



- Volumen 14: estamos a la espera del visto bueno de la Unidad de Operaciones Aeronáuticas.

Cordialmente,

LUIS ALBERTO
TORRES NUÑEZ
(FIRMA)

Firmado digitalmente por LUIS
ALBERTO TORRES NUÑEZ (FIRMA)
Fecha: 2025.12.01 23:47:47 -06'00'

Luis Torres Núñez
Jefatura
Unidad de Supervisión de Aeródromos

c:

Archivo

Alejandro Madrigal López, Jefatura, Unidad AVSEC-FAL, DGAC


Erick Sagrera Peña, Jefatura, Unidad de Operaciones Aeronáuticas, DGAC.

Victor Zamora Vargas, Coordinador, Programa Seguridad Operacional del Estado, DGAC

Juan Carlos Chaves, Inspector de Operaciones Aeronáuticas, DGAC

Rodolfo Garbanzo Arguedas, Inspector General, OFGI.

Karina Castillo Dotti, Ingeniera de operaciones y Certificación, Aeris
LT/LT

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		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

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 Anomalfa /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 Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris. 4.2.2.4 Programa general de orientación de empleados y cursos de capacitación brindados por Aeris. 4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades.	Walter Castro

			4.6 Operación del sistema y mantenimiento de equipo 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 Bosquejo del curso 4.2.2.4.2 Bosquejo del curso	Luis Calvo

			4.4 Entrenamiento recurrente y mejora de habilidades 4.5 Programa de entrenamiento del personal de seguridad 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	Luis Calvo

			Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1.1 Objetivo 2.2 Accesibilidad del programa 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	Minor Muñoz

			2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones 3.1 Alcance Apéndice 1 Apéndice 2	
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	Minor Muñoz

			4.2.2.5.2 Bosquejo del curso 4.2.2.5.3 Entrenamiento práctico 4.3 Sesión de información 8. Apéndices 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

E12-15-25	31-Jul-2025	30-Sep-2025	Cambio de versión del Manual Portada externa Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas 4.2 Cursos de capacitación brindados por Aeris 4.2.2.5 Operación del equipo de elevación para personas con movilidad reducida, Ambulift (POA) Apéndice 1 Apéndice 2 Apéndice 3	Arturo Zamora
-----------	-------------	-------------	--	---------------

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: 12

Página: xii

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
R11-15-25	30-Sep-2025	Se incluye enmienda E11-15-24 Se realiza la revisión del documento y los cambios se detallan con la enmienda E12-15-25	Arturo Zamora

Lista de páginas efectivas

Apartado	Número de páginas	Enmienda / Revisión	Fecha
Portada externa	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Portada interna	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Sistema de enmiendas y revisiones	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Registro de enmiendas	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	7	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	8	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Registro de revisiones	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Lista de Páginas efectivas	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Índice	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Listado de capítulos	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 1	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 2	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 3	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 4	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025

	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	7	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	8	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	9	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	10	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	11	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 5	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 6	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	7	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 7	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Capítulo 8	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Apéndice 1	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	7	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	8	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	9	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	10	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	11	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	12	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	13	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025

	14	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	15	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	16	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	17	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	18	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	19	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	20	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	21	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	22	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	23	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	24	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	25	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	26	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	27	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	28	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	29	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	30	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	31	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	32	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	33	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	34	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	35	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	36	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	37	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	38	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	39	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	40	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Apéndice 2	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	7	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	8	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	9	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	10	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	11	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	12	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	13	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025

	14	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	15	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	16	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	17	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	18	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	19	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	20	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	21	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	22	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	23	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	24	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	25	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	26	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	27	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	28	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	29	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	30	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	31	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	32	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	33	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	34	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	35	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	36	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	37	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	38	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	39	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	40	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	41	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	42	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	43	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	44	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	45	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	46	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	47	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	48	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	49	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	50	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	51	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	52	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	53	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025

	54	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	55	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	56	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	57	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	58	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	59	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Apéndice 3	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	3	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	4	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	5	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	6	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	7	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	8	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	9	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	10	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	11	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	12	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	13	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	14	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	15	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	16	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	17	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	18	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	19	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	20	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	21	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	22	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	23	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	24	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	25	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	26	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	27	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	28	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	29	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	30	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	31	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
Apéndice 4	1	Enmienda E12-15-25	31-Jul-2025
	2	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	3	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025




Adiestramiento y Comunicaciones

Código: MPO-15

Versión: 12

Página: xviii

	4	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	5	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	6	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	7	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	8	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	9	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	10	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	11	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	12	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025
	13	Revisión R11-15-25	31-Jul-2025

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: xix

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: 12
		Página: xx


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: 12
		Página: xxi

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: 12
		Página: xxii

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: 12
		Página: xxiii

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: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		Página: 3-1

3. Generalidades

3.1 Alcance

El presente documento aplica para todas las áreas y procesos que se realicen en el Aeropuerto. Este manual se aplicará en todo momento y será acatado por el personal de todas las instituciones, empresas y entidades públicas/privadas que operan en el AIJS, así como también los inquilinos, contratistas, usuarios, clientes y visitantes.

El personal de Operaciones y Seguridad y las autoridades competentes, con el fin de verificar el cumplimiento de este manual y aplicar las disposiciones establecidas en el mismo, tendrán la potestad de inspeccionar, auditar, realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipos del aeropuerto. Para ello podrán ingresar y permanecer de manera irrestricta en cualquier área del aeropuerto, cuando así lo considere pertinente, incluyendo, pero no limitado a:

- a. Círculos de seguridad de aeronaves.
- b. Áreas o zonas de estacionamiento de equipos.
- c. Puentes y puertas de abordaje.
- d. Cualquier otra área, que el personal de Operaciones y Seguridad de Aeris y la autoridad competente, lo estime necesario.


3.2 Definiciones

Con el objetivo de facilitar la comprensión del presente documento se definen a continuación los términos técnicos, así como los acrónimos más utilizados:

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

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

Empleador: empresa, operador aéreo, entidad gubernamental, compañía de servicio en tierra o persona jurídica, que contrate personal para realizar labores en el AIJS.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 3-2

Educación en línea (conocido en inglés como E-Learning): mecanismo de instrucción mediante una plataforma digital donde los estudiantes a través del sistema en línea llevan a cabo entrenamiento previamente preparados por instructores.

FOD: es el nombre que se le da a cualquier objeto extraño en rampa/plataformas o cualquier área de circulación de aeronaves. Las siglas en inglés significan “Foreign Object Debris” (restos de objetos extraños).

Lado aéreo: para efectos del presente manual, el término incluye área de movimiento (calle de rodaje, pista y plataformas), sótano y áreas perimetrales dentro del aeropuerto.


Lado terrestre: Incluye todas las áreas que están contempladas en el decreto ejecutivo #29408-MOPT-MSP y demás áreas perimetrales (calles, terrenos donde existan instalaciones relativas al aeropuerto y terrenos expropiados), alrededor de la malla de seguridad que delimita el lado aéreo del aeropuerto.

Plataforma, rampa: Área definida, en un aeropuerto terrestre, destinada a la operación de las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento de rampa. Para los efectos del presente manual también se incluyen calles vehiculares, zonas de estacionamiento de compañías de servicio en tierra dentro del aeropuerto y sótano. Se incluye dentro del área denominada lado aéreo.

Informe de hallazgo: Informe generado por el personal de operaciones de Aeris, al detectarse algún incumplimiento de las regulaciones vigentes en el AIJS

3.3 Acrónimos

Sigla	Significado
AIJS	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
ATO	Aeropuerto
AP	Apéndice
CTRM	Centro de Tránsito Rápido de Mercancías
DGAC	Dirección General de Aviación Civil

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 3-3

Sigla	Significado
GH	Servicio en tierra
	Ground Handling
ID	Gafete de identificación
IATA	Asociación de Transporte Aéreo Internacional
	International Air Transport Association
MOA	Manual de Operaciones del Aeropuerto
MPO	Manual de Procedimiento Operativos
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OFGI	Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada
PCA	Permiso de Conducir en el Aeropuerto
PEA	Plan de Emergencias del Aeropuerto
PSA	Programa de Seguridad del Aeropuerto
POB	Permiso para operar bandas de equipaje (fajas transportadoras – carruseles)
POP	Permiso para operar puentes
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense
SMS	Sistema de Gestión de la seguridad e inspección
	Safety Management System
SEI	Salvamento y Extinción de Incendios
ATC	Torre de control (Air Traffic Control)
FOD	Objeto extraño o daño por objeto extraño
	Foreign Object Damage/Debris

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		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: 12
		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. Uso del Gafete
9. Factores humanos
10. Seguridad Ocupacional
11. Gestión de la seguridad operacional
12. Conservación del medio ambiente
13. Fauna en el aeropuerto
14. Mercancías peligrosas
15. Requisitos para ingresar al lado aéreo y a las terminales
16. Generalidades del lado aéreo y las terminales
17. Requisitos mínimos para el ingreso y operación de un equipo móvil dentro del lado aéreo
18. Conducción de equipos móviles en el lado aéreo
19. FOD Foreign Object Damage/Debris (Objeto extraño o daño por objeto extraño)
20. Rampas o plataformas en el lado aéreo
21. Áreas correctas para caminar en el lado aéreo

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-3

22. Sistema contra incendio
23. Material absorbente y extintor
24. Derrames de combustible y aceite
25. Puentes de abordaje
26. Fajas transportadoras de equipaje/carruseles
27. Elevadores
28. Abastecimiento de combustible, para aeronaves y paros de emergencia
29. Escoltas a vehículos y personas
30. Autoridades competentes a contactar en caso de reporte de averías, daños e incidentes ocurridos en el aeropuerto
31. Procedimientos en caso de alertas y procesos de evacuación
32. Radiocomunicación y fraseología
33. Área del sótano
34. Terminal de carga (CTRM)
35. Prohibiciones
36. Sanciones
37. 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.

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: 12
		Página: 4-4

Los siguientes son los cursos disponibles para el personal:

- 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)
- e. Operación del equipo de elevación para personas con movilidad reducida, Ambulift (POA)

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

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: 12
		Página: 4-5

- b. Detallar procedimientos y regulaciones vigentes en el AIJS

4.2.2.1.2 Bosquejo del curso

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.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-6

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 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

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-7

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.

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.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-8

14. Descripción de las consecuencias por el no cumplimiento con los requisitos operacionales.

- 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 # 4 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

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-9

- d. Abordaje del pasajero
- e. Desabordaje del pasajero
- f. Cuidados para la operación del equipo
- 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,

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-10

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.

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

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 4-11

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.

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: 12
		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: 12
		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:

- a. Laborar para una empresa o entidad que brinde servicios de manera oficial en el aeropuerto
- b. Presentarse a recibir el respectivo curso
- c. 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:

- a. Tenga conocimiento general del puesto en que se desempeñará.
- b. Posea conocimientos básicos del idioma inglés (dependiendo del puesto a desempeñar).
- c. Presente la verificación de antecedentes personales.
- d. 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: 12
		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: 12
		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 retirar el gafete de identificación a la persona que se detectó cometiendo la irregularidad. Posteriormente, notificará

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		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: 12
		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: 12
		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:

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

- a. Tenga conocimiento general del puesto en que se desempeñará.
- b. Posea conocimientos básicos del idioma inglés (dependiendo del puesto a desempeñar).
- c. Presente la verificación de antecedentes personales.
- d. 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: 12
		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: 12
		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:

- a. 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.
- b. Salud Ocupacional.
- c. Factores Humanos.
- d. Conservación del medio ambiente.
- e. Autoridades competentes para contactar en caso de reporte derrames e incidentes ocurridos en el aeropuerto.
- f. Responsables de la atención de las emergencias derivadas de un derrame.
- g. Procedimientos para seguir en caso de presentarse un derrame.
- h. 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: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		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:

- a. Laborar para una empresa o entidad que brinde servicios de manera oficial en el aeropuerto.
- b. Presentarse a recibir el respectivo curso.
- c. 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:

- a. Tenga conocimiento general del puesto en que se desempeñará.
- b. Posea conocimientos básicos del idioma inglés (dependiendo del puesto a desempeñar).
- c. Presente la verificación de antecedentes personales.
- d. 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: 12
		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.

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		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: 12
		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: 12
		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: 12
		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 la normativa que rige en la emisión de permisos o gafetes de identificación
- Realizar nuestro trabajo con normas de seguridad y eficiencia.

Lado Aéreo

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

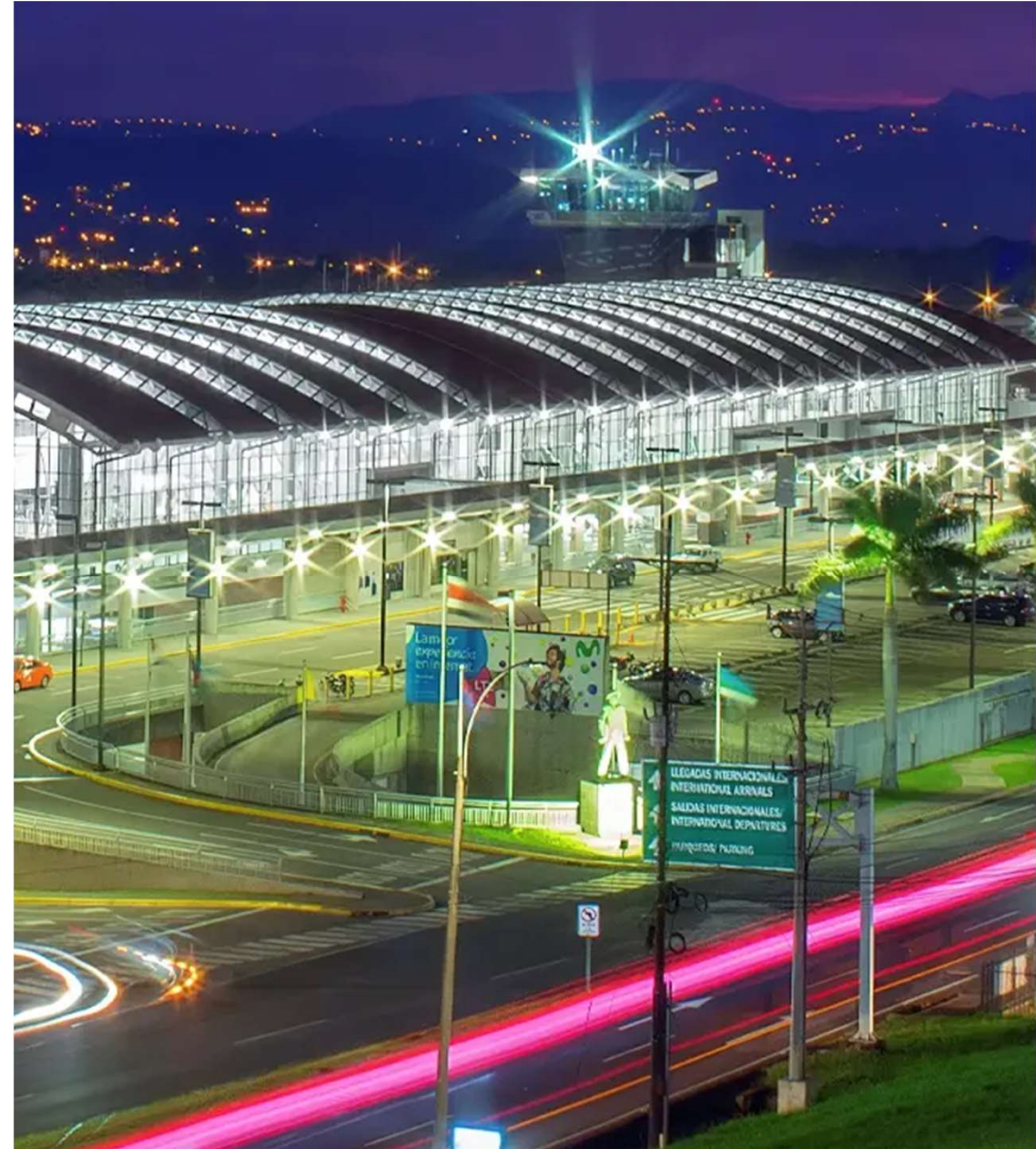
- Pista de aterrizaje
- Calle de rodaje
- Calle Perimetral
- Rampas
- Hangares
- Áreas para equipos de atención en tierra.



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 controlado por Policía Aeroportuaria.

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

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

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

Importante al laborar en el Aeropuerto

1. Identificarse con el oficial a la hora de hacer el ingreso.
2. Portar visible su gafete permanente y mostrarlo a los oficiales cada vez que le sea solicitado.
3. Portar visible su permiso provisional con su cédula, pasaporte, licencia (EXCEPCIÓN) las veces que sea solicitado.
4. 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 de este, 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

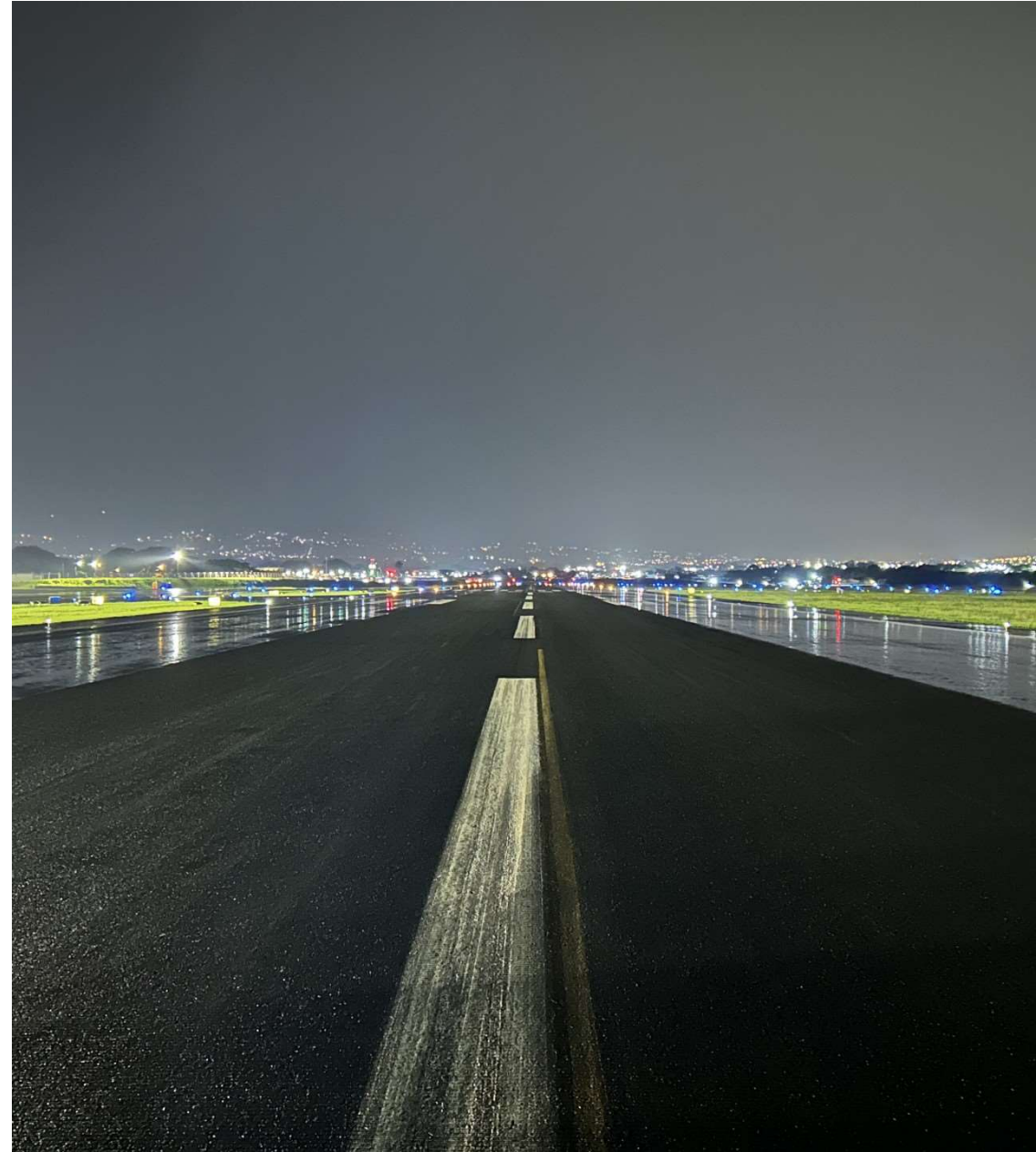
- Permiso que otorga la administración del aeropuerto para ingreso a las áreas controladas y áreas restringidas.
- Los gafetes permanentes se emiten por **un año**.
- Los permisos provisionales se emiten por **7 días**.
- Para cada área existe un gafete de ingreso.
- Deben cumplirse reglamentos para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

ÁREAS DEL AEROPUERTO



1- Pista Activa – Gafete Color Rojo

Acceso a todas las áreas



2- Calles Rodaje / Rampas - Gafete Color Verde



3-Terminal – Gafete Color Morado



4- Lobby/ Renta car/ Taxis Oficiales – Gafete Color Azul



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



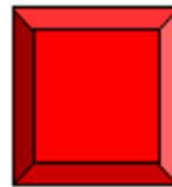
6- Edificio CTRM (Centro de Tránsito Rápido de Mercancías) lado aéreo - Gafete Color Verde



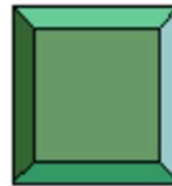


División de Áreas de Seguridad del Aeropuerto

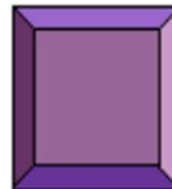
El Aeropuerto esta dividido en 5 colores por áreas, cada uno de los cuales se les asigna un color. Estos colores se emplean para identificar a que áreas puede ingresar una persona



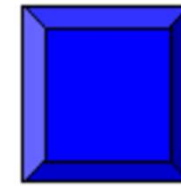
ROJO
Todas las áreas
Acceso Restringido



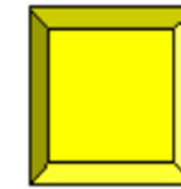
VERDE
Lado Aéreo
Acceso Restringido



MORADO
Terminal de pasajeros
Acceso Restringido

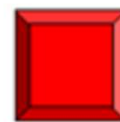


AZUL
Área controlada



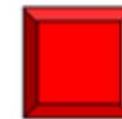
AMARILLO
Diplomáticos

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



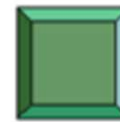
ROJO

1-2-3-4-5-6



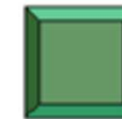
ROJO

1-2-3-4-5



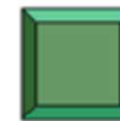
VERDE

2-3-4-5-6



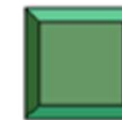
VERDE

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



Habilitaciones de Colaboradores

P: Permiso para Operar Puentes (POP)

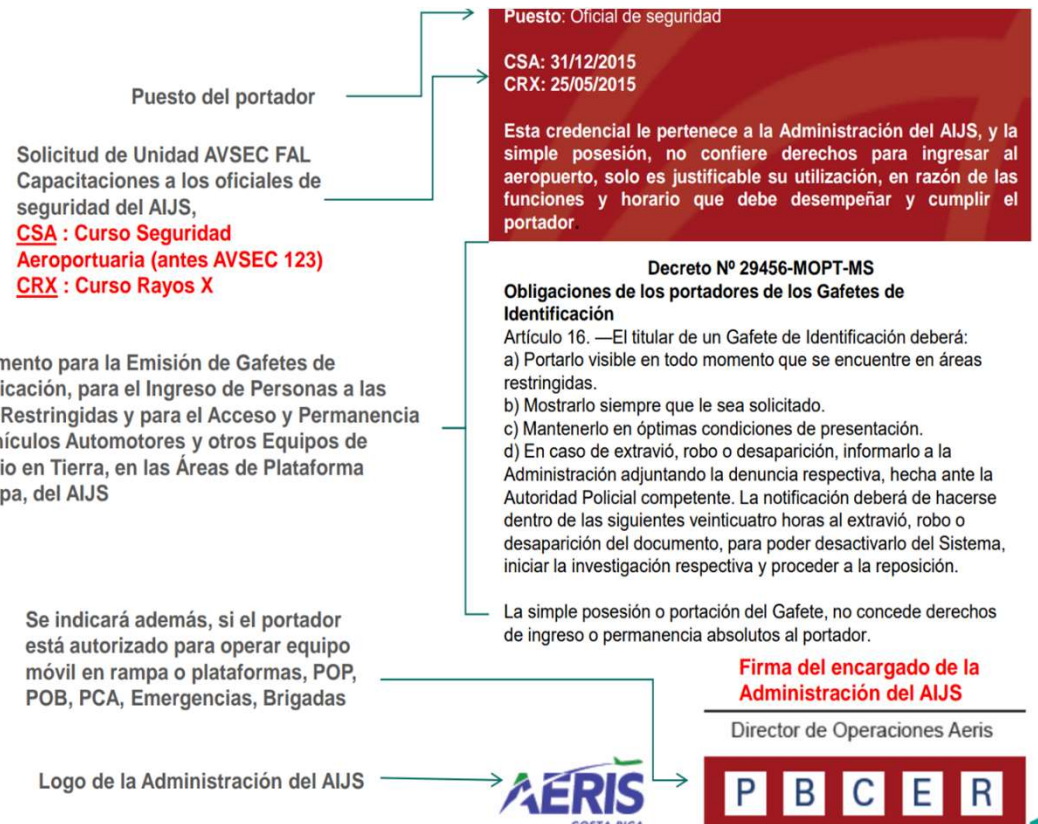
B: Permiso para Operar Bandas transportadoras de equipajes (POB)

C: Permiso para Conducir en el Aeropuerto (PCA).

E: Emergencias (Atención de Emergencias).

R: Equipo de Brigadas (Primeros auxilios, Evacuación).

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



Permisos Temporales

Personas que hayan sido previamente autorizadas,
de acuerdo con el reglamento.

En condición de visitas.

Deberá ser escoltado cuando esté en el área
operativa del aeropuerto.

Se emitirán por un período de siete días.,

 **AERIS**
OCR AEROPUERTOS


128

Nombre: _____

Identificación: _____

Empresa: _____

Puesto: _____

Áreas autorizadas: _____

Vence: _____

Firma autorizada: _____

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA

FORMULARIOS STANDARD TEL. 2240-0940 FAX 2240-6908 - No. 5227411 - 3 M - 11/2023 DEL No. 374/201 AL No. 377/202

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

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

Requisitos para Emisión de Gafetes

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

Obligaciones Portadores de Gafetes

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

Uso del Gafete de Identificación

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

Prohibiciones Portadores de Gafetes

Sanciones


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 inhiere 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



 AERIS CCR AEROPUERTOS	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		Página: 8-3

AP.2 Material utilizado Curso de PCA

A large, stylized graphic of a globe or sphere, rendered in shades of blue and dark blue, positioned behind the main title text.

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 establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra plataforma del aeródromo.,

Calles de rodaje AIJS:

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



Plataformas

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

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

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

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

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



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.

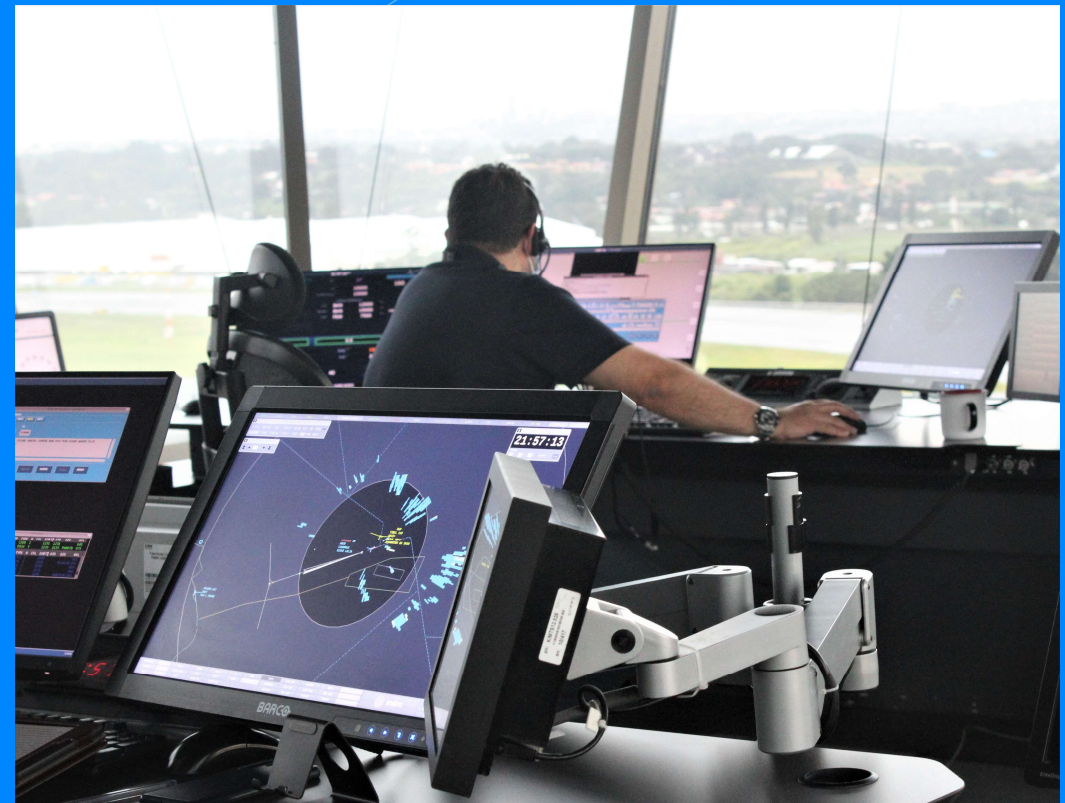
Área de Maniobra y Movimiento

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



- ILS: Sistema de aproximación por instrumentos; este sistema está 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.

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

Sistemas de Comunicación Básico

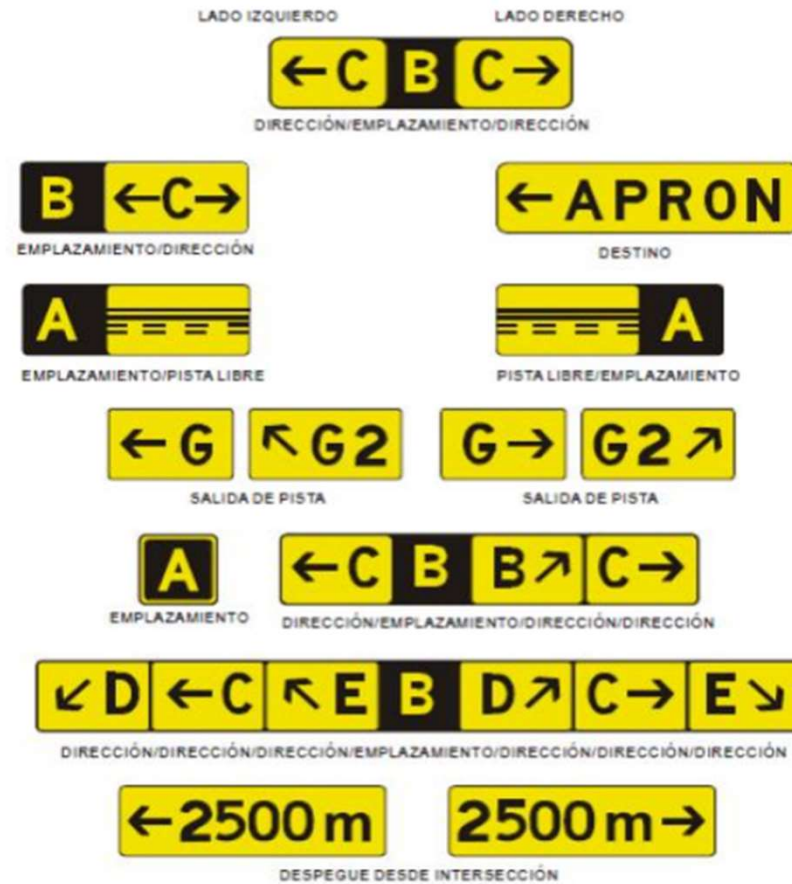
- Radio de comunicación interno de la compañía.
- Radio de comunicación con Torre de control (si aplica).
- Escáner portátil de frecuencia aérea (equipo de soporte).
- Ver “Manual de Fraseología y procedimientos Radiotelefónicos” publicado por la DGAC para mayor inducción.



Alfabeto Aeronáutico

A - Alfa	K - Kilo	U - Uniform
B - Bravo	L - Lima	V - Victor
C - Charlie	M - Mike	W - Whiskey
D - Delta	N - November	X - X-ray
E - Echo	O - Oscar	Y - Yankee
F - Foxtrot	P - Papa	Z - Zulu
G - Golf	Q - Quebec	
H - Hotel	R - Romeo	
I - India	S - Sierra	
J - Juliet	T - Tango	

Rotulación Lado Aéreo: Letreros de Información



Letreros con instrucciones obligatorias



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.



- 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.



- Carretas de equipaje: equipo utilizado para transportar equipaje.



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



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



- 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 pinya)
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.

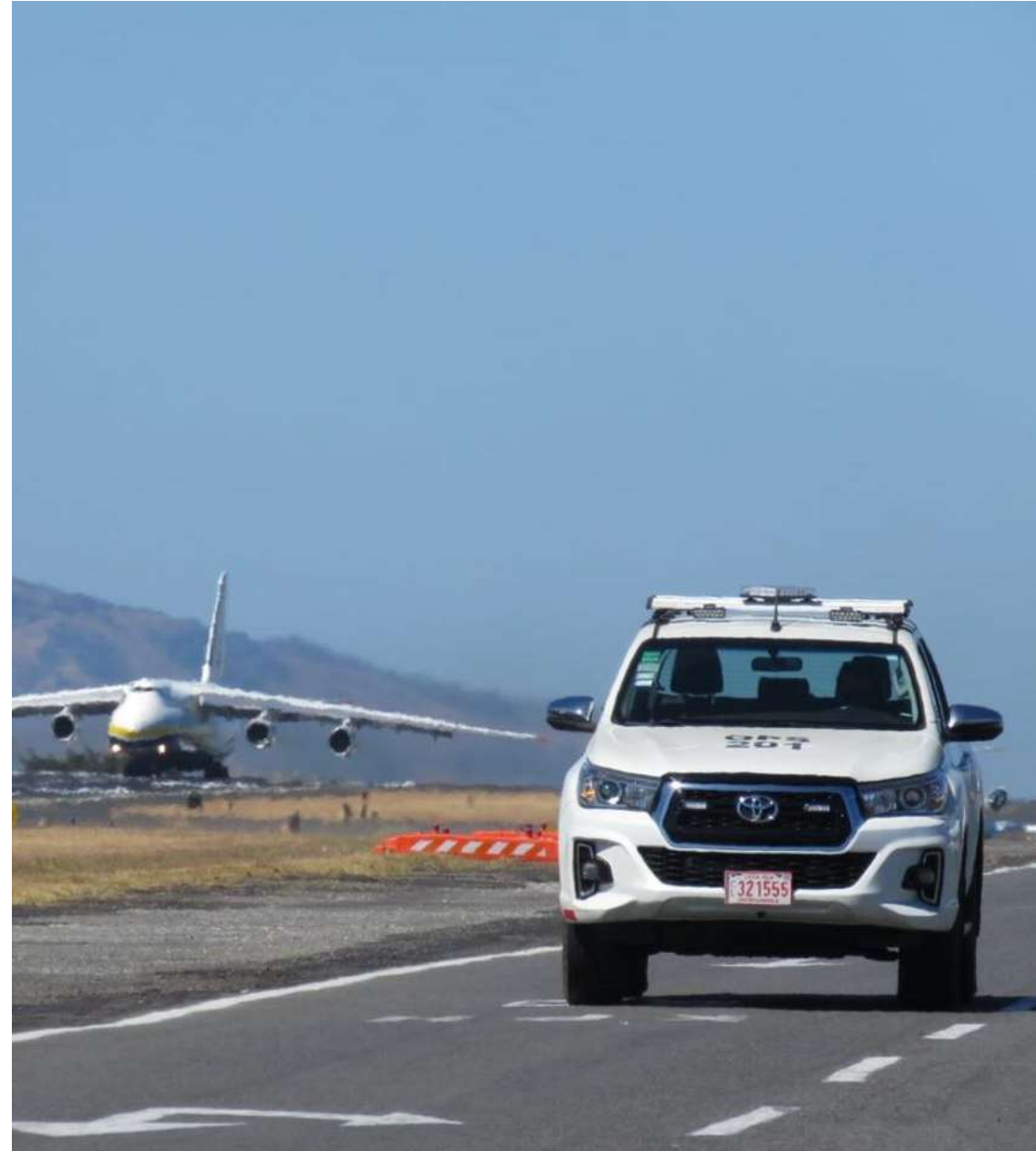
Beacon o faro rotativo amarillo ubicado en la parte más alta del vehículo.

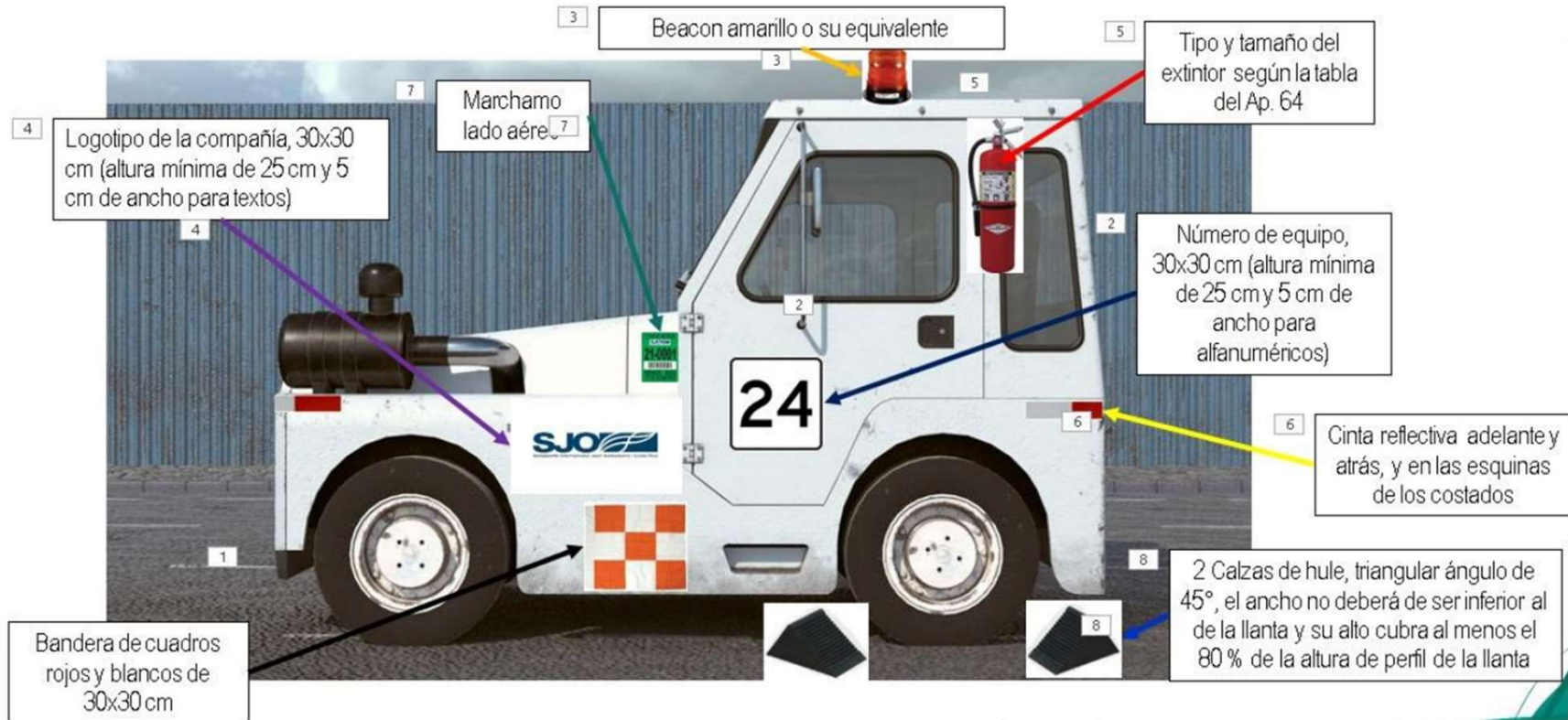
Calzas de hule de un color altamente visible.

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 (En ambos casos esta prohibido estacionarse.)

- Área de maniobra de seguridad de los puentes de abordaje (ROJO)
- Área de seguridad de hidrantes (AMARILLO)



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 costado 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.**

- 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).





- 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.
- 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.

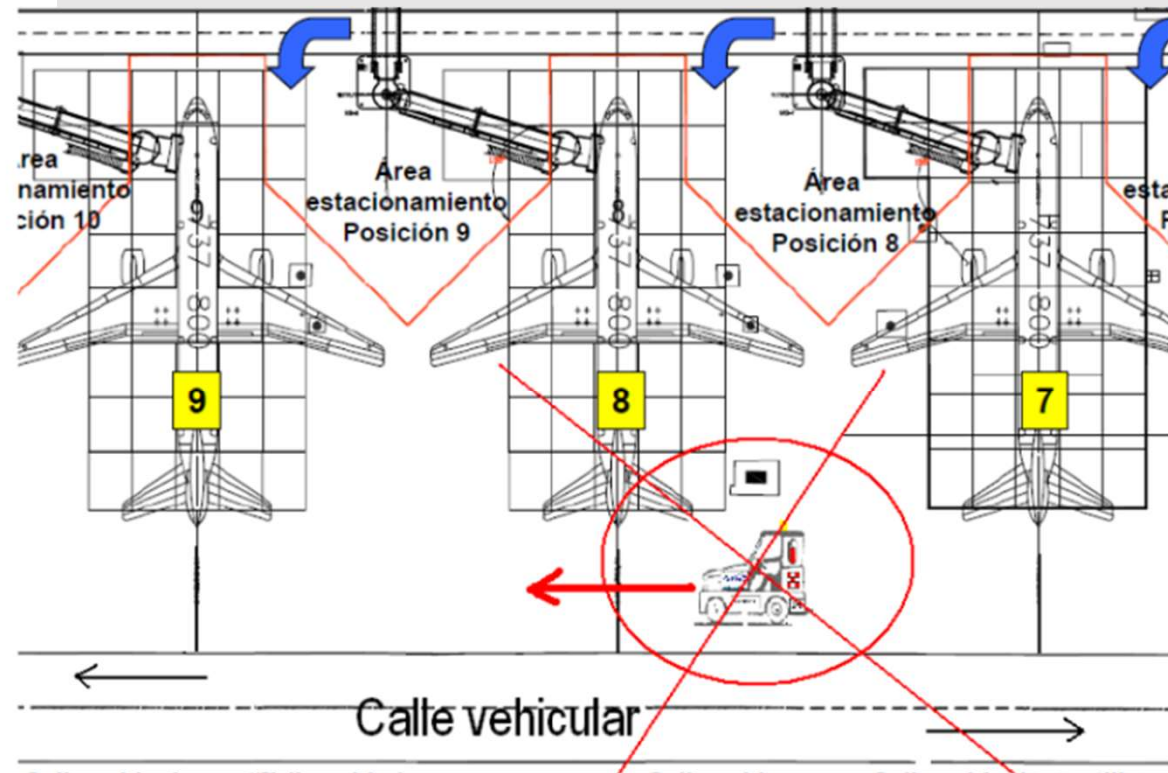


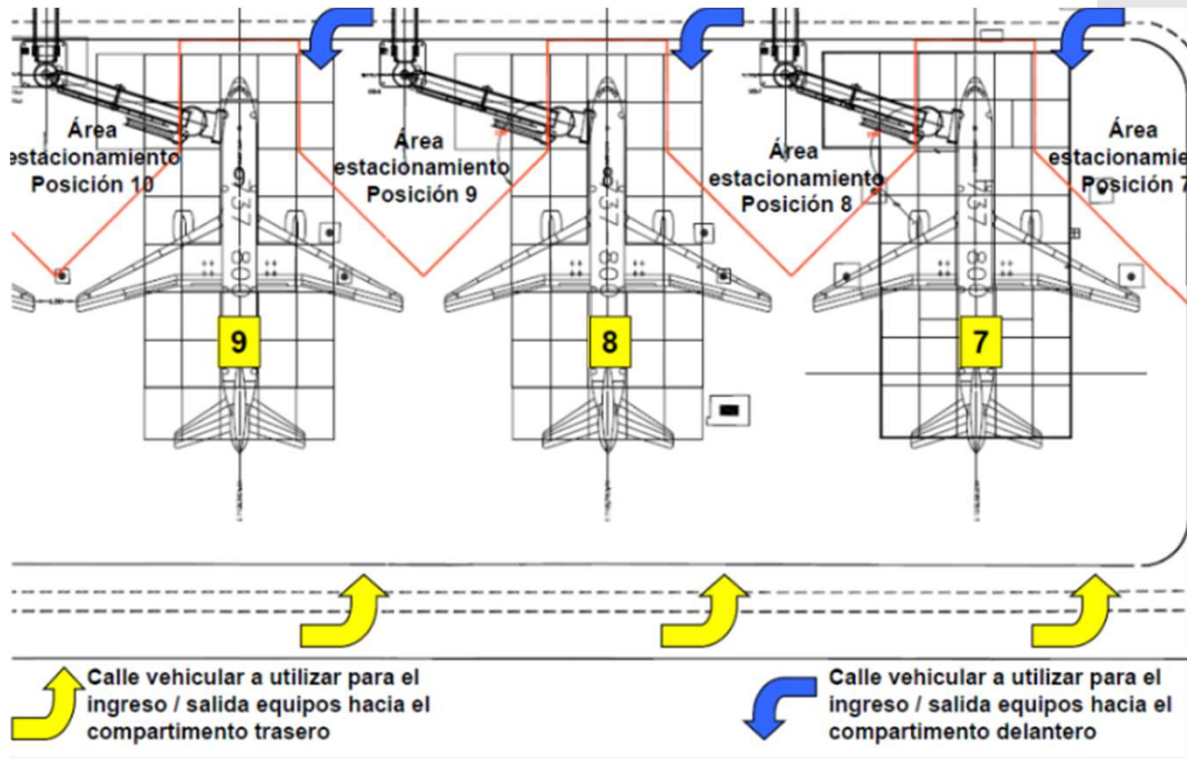
- Ningún vehículo puede acercarse o acoplar a una aeronave si el beacon de la aeronave se encuentra encendido.
- Se debe estacionar en posición paralela con respecto a la aeronave.
- Se debe dejar un espacio libre de salida de emergencia a los camiones de abastecimiento de combustible. Nunca colocar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





- Los equipos que utilizan el compartimento delantero de la aeronave (nariz), deberán ingresar por la calle de vehicular norte, ubicada frente a las posiciones.
- Los equipos que utilizan el compartimento 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.**



- 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 acoplado (se debe utilizar las señales estandarizadas para este fin).
- Los equipos con un rango de visibilidad reducida deben moverse 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

Los siguientes puntos críticos existen dentro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y se encuentran señalados dentro del Plano de Aeródromo éstos representan un alto riesgo para las aeronaves durante operaciones de rodaje y despegue.

Puntos Críticos AIJS

Punto crítico 1: Riesgo de colisión entre aeronaves despegando o aterrizando con aeronaves cruzando la pista por la Calle de Rodaje DELTA hacia la Calle de Rodaje KILO (cruce de pista).

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 incursión de pista de aeronaves que abandonan por la Calle de Rodaje BRAVO, CHARLIE y DELTA, ya que en ocasiones 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 4: Riesgo de incursión de pista de aeronaves operando en la Calle de Rodaje ALFA a la altura de la Calle de Rodaje GOLF (intersección acceso a pista y plataforma remota) área no visible por ATC

PLANO DE AERÓDROMO

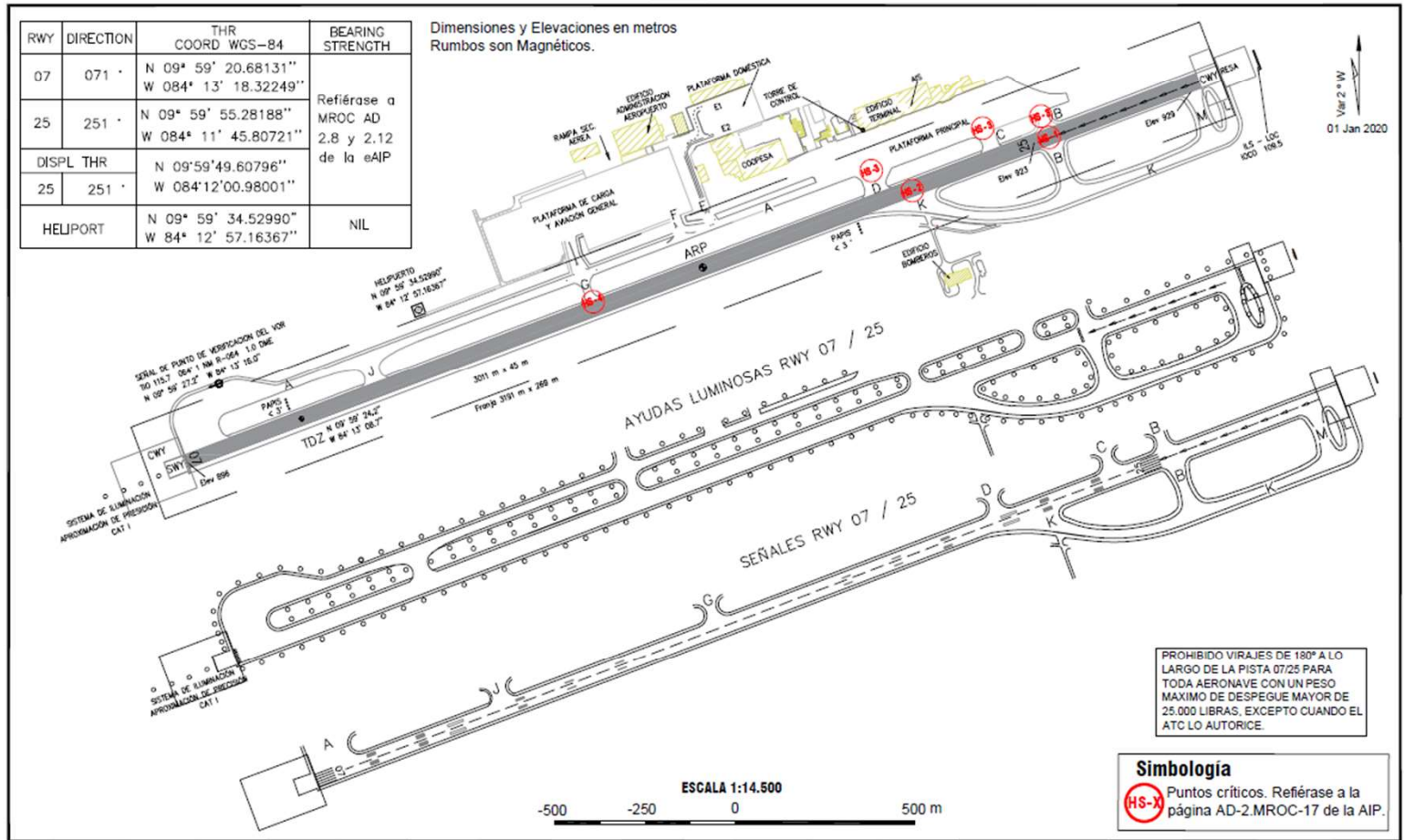
N 09° 59' 38.05117"
W 084° 12' 31.8819" ELEV. 929 m

TWR	118.6
GND	121.9

ALAJUELA / JUAN SANTAMARIA INTL

RWY	DIRECTION	THR COORD WGS-84	BEARING STRENGTH
07	071°	N 09° 59' 20.68131" W 084° 13' 18.32249"	Refiérase a MROC AD 2.8 y 2.12 de la eAIP
25	251°	N 09° 59' 55.28188" W 084° 11' 45.80721"	
DISPL THR		N 09° 59' 49.60796" W 084° 12' 00.98001"	
HELIPORT		N 09° 59' 34.52990" W 84° 12' 57.16367"	NIL

Dimensiones y Elevaciones en metros
Rumbos son Magnéticos.



PROHIBIDO VIRAJES DE 180° A LO LARGO DE LA PISTA 07/25 PARA TODA AERONAVE CON UN PESO MAXIMO DE DESPEGUE MAYOR DE 25.000 LIBRAS, EXCEPTO CUANDO EL ATC LO AUTORIZA.

Simbología
 Puntos críticos. Refiérase a la página AD-2.MROC-17 de la AIP.



01 Jan 2020
Ver 2° W

Puntos Críticos AIJS

Sanciones

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)

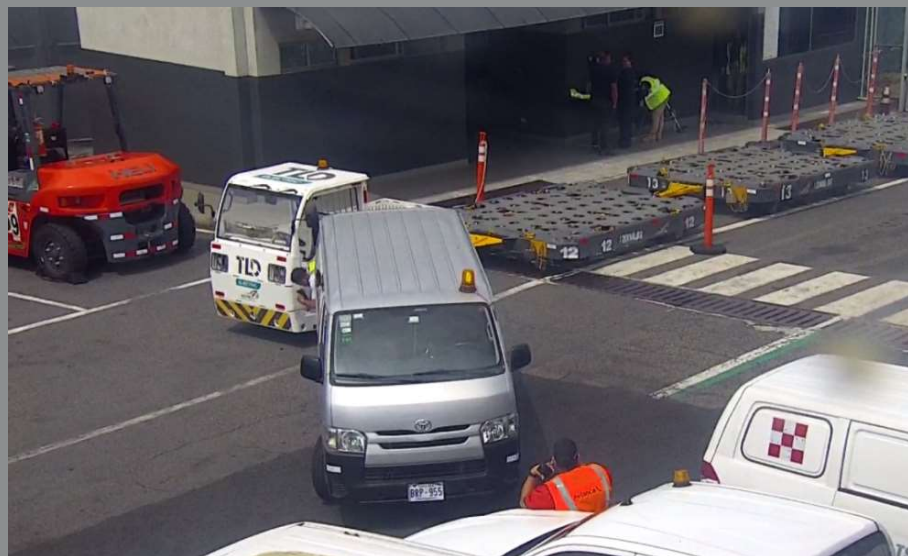
En caso de incidente/accidente la escena no debe manipularse hasta que lo indique la autoridad aeroportuaria

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.

Ampliación en la plataforma remota

Incidentes



Incidentes




Incidentes



Incidentes



**MUCHAS GRACIAS
¿PREGUNTAS?**

	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		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: 13
Aprobado por: Gerente de Mantenimiento	Fecha de aprobación: 26-AGO-2024	Rige a partir de: 03-Setiembre – 2024	Página :1 de 30

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: 13
		Página: 2 de 30

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
Imagen 1 Dimensiones de referencia equipajes	6
6.2 Reglas de uso de las bandas	7
6.3 Uso del Sistema de transporte de equipaje:	7
7. Capacitación para la operación en puentes de abordaje Error! Bookmark not defined.	
7.1 Asignación de puentes	9
7.2 Requisitos para poder operar el puente:	9
7.3 Puentes de Abordaje/Desabordaje	10
Imagen 2 Componentes puente de abordaje	10
7.4 Operación del Puente	11
7.5 Movimientos y funciones del puente de abordaje	12
7.6 Cuidados para la operación de los puentes:.....	18
7.7 Medidas de seguridad para operación de puentes.....	18
Imagen 3 Ubicación de ruedas	19
7.8 Operación de los puentes telescópicos.....	19
7.9 Pantallas de los puentes de Abordaje.....	24
7.10 Acople en Puentes de abordaje.....	26
7.11 Desacople en Puentes de abordaje.....	28
8. Reporte de Averías.....	29
9. INCIDENTES RELACIONADOS A LA MALA OPERACIÓN DE PUENTES	30

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 3 de 30

1. Propósito

Instruir 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.

Asimismo, se deberán comprobar las instrucciones recibidas con la finalidad de obtener el Permiso de Operación de Bandas (POB) y/o Puentes de abordaje (POP).

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

Aeris cuenta con una plataforma de cursos en línea para la instrucción de la comunidad aeroportuaria, la cual se encuentra disponible 24/7.

Los usuarios interesados en realizar los cursos deberán realizar la solicitud de acceso, enviando un correo a la dirección electrónica 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: 13
		Página: 4 de 30

Los registros de los cursos estarán disponibles en la plataforma administrada por Aeris.

5. Método de Evaluación

5.1 Evaluación Teórica

La capacitación de POB y POP se realiza por medio de un curso virtual con los principios de funcionamiento, modos de operación, las recomendaciones y cuidados a la hora de manipular los equipos. La capacitación será evaluada mediante un cuestionario virtual, que indicará la calificación obtenida. Para la aprobación del curso se requiere una nota mayor o igual a 85%. En caso de no aprobar la evaluación, se deberá esperar 3 días para la reasignación de la prueba, la cual debe ser solicitada nuevamente al Departamento de Identificaciones de Aeris.


5.2 Evaluación Práctica

Una vez aprobado el curso teórico requerido, se deberá coordinar con el personal de Mantenimiento de Aeris, la aplicación de la evaluación práctica, la cual, en el caso de los puentes de abordaje se realiza por medio de una prueba práctica evaluada o la capacitación práctica en el sitio para las bandas de equipaje (esta última no requiere evaluación).

La coordinación de las evaluaciones prácticas deberá ser gestionada a través del departamento de Mantenimiento Aeris, por medio de correo ibarahona@ aeris.cr y mantenimiento@ aeris.cr (de Lunes a Viernes, de 9am – 4pm). La solicitud debe hacerse 48 horas antes.

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 o bandas. (Debe contar con la letra P o letra B en el gafete). Esta evaluación se aprobará si cuenta con el 100% de las respuestas correctas.

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

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 5 de 30

6. Capacitación para operación en bandas de equipaje del AIJS

Por medio de este manual de capacitación el personal 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.


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

La Banda 5 tiene dos alimentadores identificados como 5A y 5B, los operadores de cuerpos anchos pueden coordinar el uso de ambos alimentadores por medio del centro de operaciones en caso de haber disponibilidad del recurso.

El equipaje saliente que exceda las dimensiones máximas de la imagen # 1 se enviará por el elevador de carga ubicado en el lobby.



Imagen 1 Dimensiones de referencia equipajes

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 7 de 30

6.2 Reglas de uso de las bandas

Para operar las bandas se deben seguir los siguientes lineamientos:

- No se permite el ingreso de personas a las bandas en espiral (“chutes”) ni a las bandas lineales. Esta maniobra se realiza solo durante una atención de emergencia.
- 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 bandas. El paro de emergencia solamente se utilizará en caso de una eventualidad o emergencia 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.

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 de espacio entre líneas).



- El equipaje se debe colocar con las ruedas hacia arriba.
- Se deben tomar precauciones adicionales para el equipaje que tenga tiras sueltas o partes que puedan ser atrapadas en los rodillos, partes móviles o fijas de las bandas


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.

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 los conocimientos de operación y de seguridad necesarios para una correcta utilización de los puentes de abordaje.

Por medio de este curso el personal contará con el conocimiento teórico para operar los puentes de abordaje en el AIJS de manera más segura y eficiente.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 9 de 30

7.1 Asignación de puentes

El Aeropuerto cuenta con 13 puentes para el abordaje y desabordaje de pasajeros, la administración de los puentes se realiza de la siguiente manera:

- La asignación de puentes y posiciones está a cargo del Departamento de Operaciones de Aeris.
- Se debe estar en el puente al menos 15 minutos antes de la hora definida de llegada del vuelo, para poder verificar el funcionamiento correcto del puente antes de cada operación. Esta revisión previa y estar 15 minutos antes de la llegada de las aeronaves al puente designado es esencial y obligatoria ya que permite verificar el correcto funcionamiento del puente de abordaje y evita problemas por manipulación incorrecta debido a la prisa.

7.2 Requisitos para poder operar el puente:

- Recibir la capacitación para el manejo de los puentes, el cual es responsabilidad de la aerolínea.
- Matricular el curso Teórico en línea, enviar correo a IDS (Nombre, numero de cedula y cursos que requiere realizar).
- 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 y recurrente, con la prueba teórica con nota mínima de 85 y la evaluación práctica con aprobación del 100%.
- La prueba práctica se califica con una lista de chequeo, por el técnico de Mantenimiento.

El operador del puente, debe estar 15 minutos antes de la llegada del avión al puente designado y debe verificar el correcto funcionamiento del equipo. Si encontrase un desperfecto, se debe notificar de forma inmediata al departamento de Mantenimiento.

Observaciones:

Antes de solicitar la prueba práctica, se debe confirmar aprobado el examen teórico.

7.3 Puentes de Abordaje/Desabordaje

Un puente de abordaje es una estructura móvil que protege y permite el tránsito por su interior a pasajeros, personal de tierra y aire entre la terminal del aeropuerto y la puerta de un determinado rango de aviones.

Los puentes de abordaje constan principalmente de los componentes mostrados a continuación:

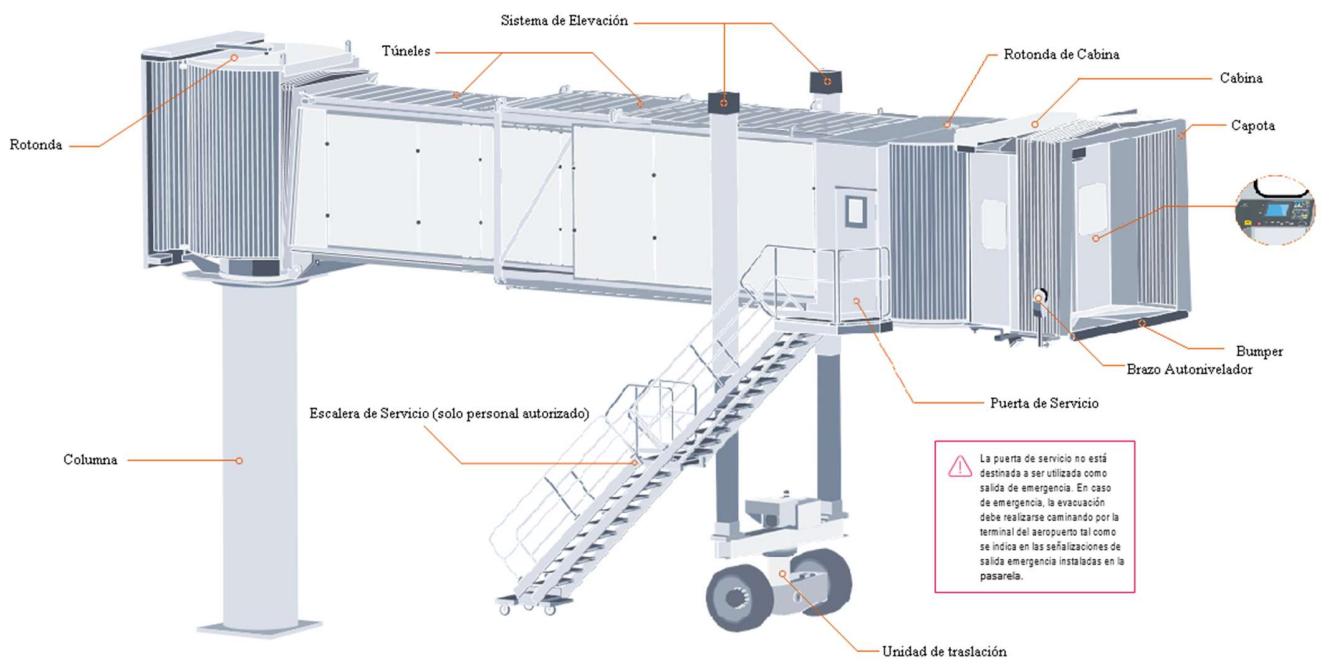



Imagen 2 Componentes puente de abordaje

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 11 de 30

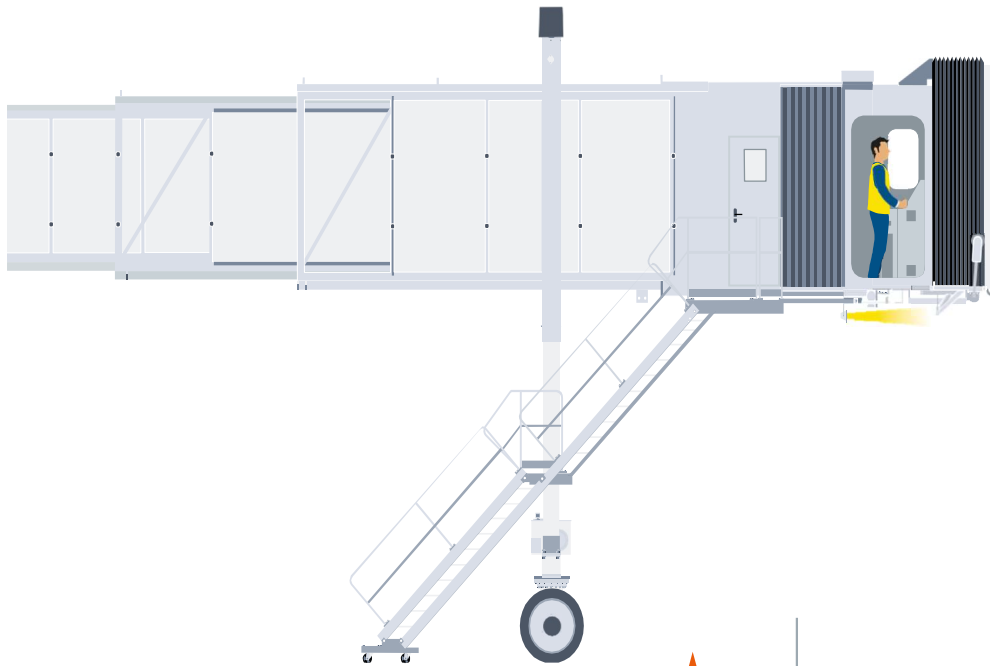
7.4 Operación del Puente

Se deben de tener en cuenta las instrucciones de operación para los procesos de acople y desacople del puente:

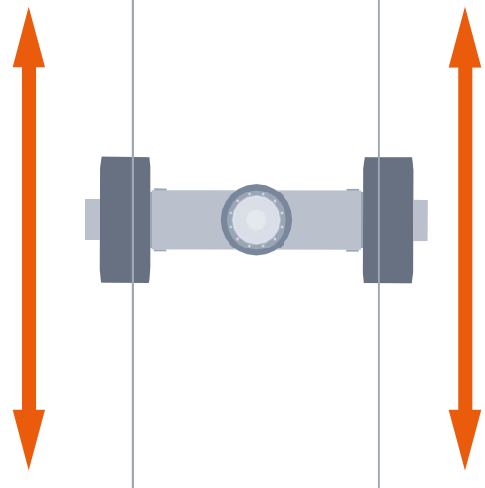
- Antes de operar el puente, asegurarse de que el movimiento de la pasarela no incurre en algún peligro para nadie. Antes de empezar la operación, comprobar que los dispositivos de control, señalización e iluminación están operativos.
- No maniobrar nunca la pasarela bajo los efectos de medicamentos contraindicados para la conducción, alcohol, drogas u otras sustancias químicas.
- Si los operadores necesitan lentes o gafas, deberán llevarlas siempre que estén operando el puente.
- En caso de condiciones meteorológicas adversas que reduzcan la visibilidad (lluvia o niebla) las luces exteriores de la pasarela deberán estar siempre encendidas.
- Al finalizar la operación, asegurarse siempre de que la pasarela queda bloqueada contra movimientos involuntarios y contra el uso no autorizado.
- Asegúrese que las luces tanto externas como internas queden apagadas.
- En todo momento se deben de tener en cuenta las señales de advertencia de la pasarela.
- Está prohibido estacionar vehículos en el área de operación de la pasarela, esta prohibición también incluye la presencia de personas en esta área.

7.5 Movimientos y funciones del puente de abordaje

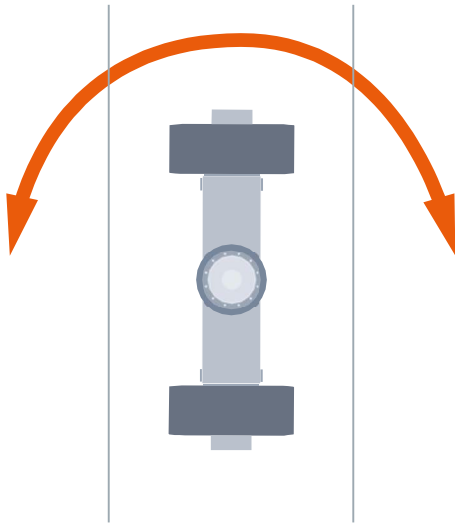
Desplazamiento



Se puede desplazar la pasarela libremente dentro de un rango de operación determinado.



Giro de Traslación



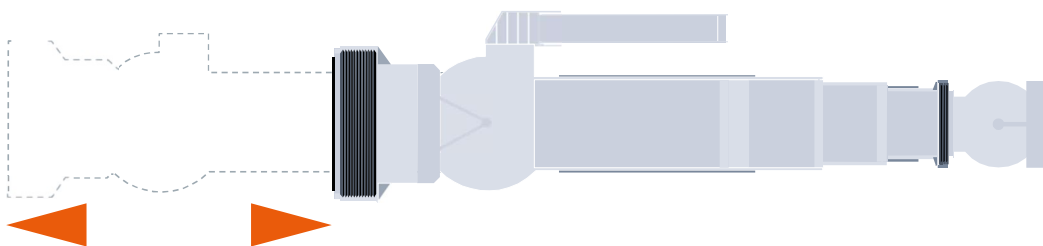
Desplazamiento de Traslación

Las pasarelas pueden realizar los siguientes movimientos:

- ⊖ Elevación.
- ⊖ Extensión y retracción.
- ⊖ Giro de rotonda.
- ⊖ Giro de cabina.

Extensión / Retracción

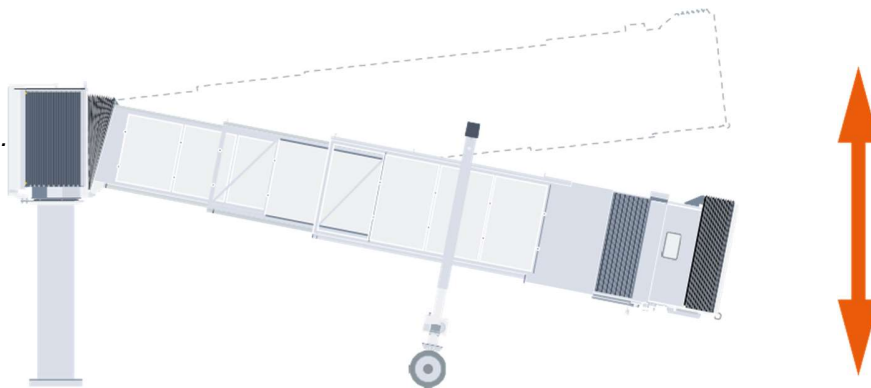
Los movimientos de extensión / retracción y los movimientos de giro de rotonda se realizan gracias a la unidad de traslación, la cual puede girar y desplazarse



Altura

Este movimiento permite variar la posición vertical de la pasarela con el fin de adaptarse a las diferentes alturas de umbral de puerta de avión. Los movimientos de elevación y bajada son ejecutados por el sistema de elevación.

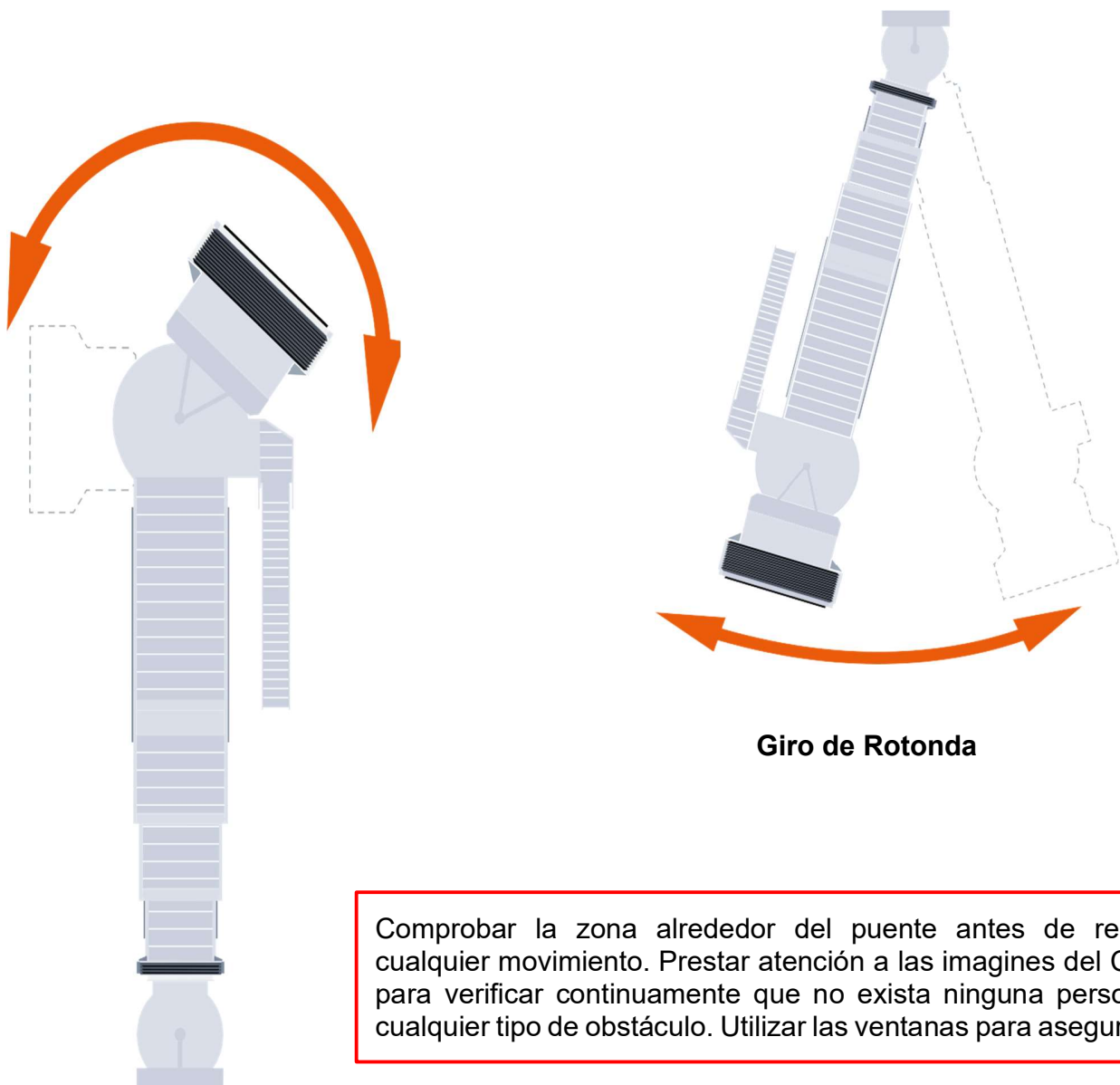
Cuando no esté en uso, se debe dejar la pasarela a la altura de 4.00 mts y la cabina hacia la terminal (demarcado por flechas dentro de la cabina).



Giro de Cabina y Giro de rotonda

Este movimiento permite variar la posición horizontal de la cabina y desplazamiento del puente. Estos movimientos deben ser realizados de forma adecuada antes de cualquier acoplamiento en velocidad baja. A la hora de acoplar la cabina debe estar siempre en posición perpendicular al fuselaje de avión.

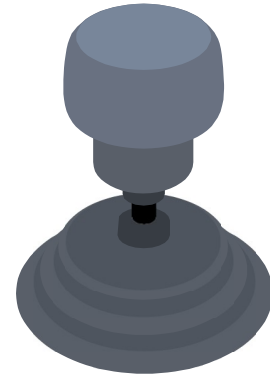
Cuando no esté en uso, se debe dejar la pasarela en zona de seguridad.



Comprobar la zona alrededor del puente antes de realizar cualquier movimiento. Prestar atención a las imágenes del CCTV para verificar continuamente que no exista ninguna persona o cualquier tipo de obstáculo. Utilizar las ventanas para asegurarse.

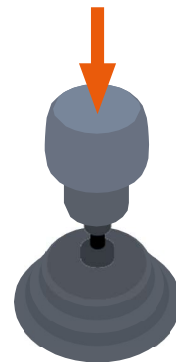
Joystick

Cuando el puente se encuentre en modo operativo el joystick es utilizado para realizar movimientos de traslación (adelante-atrás) o giro de ruedas (giro derecho o izquierdo)



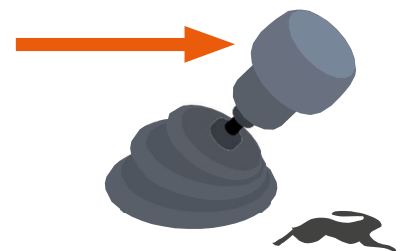
Botón Hombre Muerto

Para realizar cualquier movimiento de la pasarela, el joystick debe ser presionado hacia abajo (de forma que se active el botón hombre muerto) a la vez que se desplaza en la dirección deseada.



Velocidad de Traslación

La velocidad de traslación se controla con el joystick dependiendo de la amplitud de desplazamiento que se le aplique. Por lo tanto, movimientos suaves del joystick se traducirán en movimientos lentos del puente. Mientras que movimientos amplios se traducirán en movimientos más rápidos del puente.



Paro De Emergencia

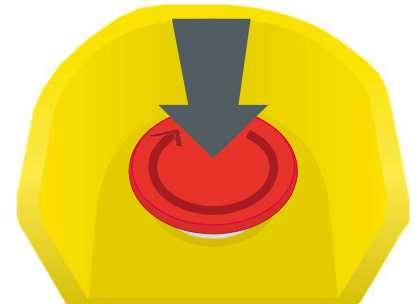
El paro de emergencia se puede activar presionando ligeramente el botón rojo. Los operadores deben ser entrenado para emplear este botón inmediatamente en el caso de que se produzca cualquier riesgo o peligro



Escenario De Emergencia

El paro de emergencia debe ser presionado Inmediatamente en los siguientes escenarios.


- Riesgo de atropello.
- Movimiento anómalo o incontrolado de la pasarela.
- Riesgo de colisión contra aviones, vehículos o cualquier otro obstáculo en el rango de la pasarela.



Procedimiento de Reinicio

1. Asegúrese de que el riesgo ha cesado.
2. Apagar el puente. (Girando el selector si aplica)
3. Girar el botón rojo en sentido mostrado por las flechas del botón y dejar que suba
4. Volver al modo de operación del puente (Girar el selector a ON)



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 18 de 30

7.6 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 la operación del puente por lo menos 15 minutos antes de la llegada del vuelo.
- No debe haber personas en la escalera de servicio ni debajo del puente de abordaje durante la manipulación del puente.
- No debe haber equipo, personas u objetos en el área de seguridad del puente (delimitada por líneas rojas).
- Durante la operación, solo puede estar el operador en la cabina.
- 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.

7.7 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 10 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.
- Dejar las ruedas paralelas al fuselaje del avión, en caso de un retiro de emergencia y así evitar un golpe al fuselaje del avión.

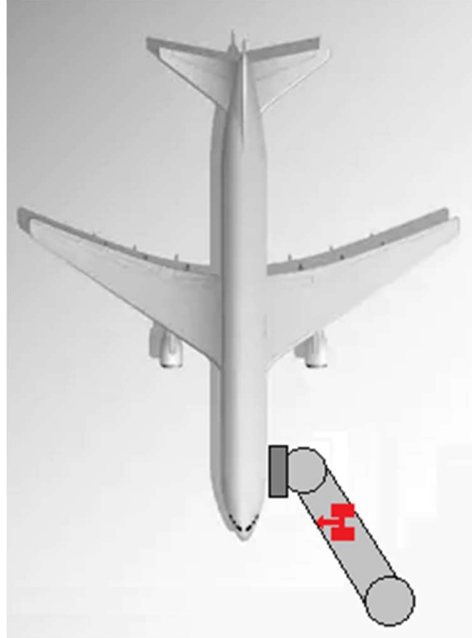


Imagen 3 Ubicación de ruedas

7.8 Operación de los puentes telescópicos

Las líneas aéreas son las encargadas de operar los puentes a la llegada de su vuelo. Cada aerolínea debe designar un operador capacitado para poder realizar las maniobras del equipo para lograr un acople exitoso.

En el Aeropuerto Internacional Juan Santa María se cuentan con 13 pasarelas de embarque las cuales son todas de la misma marca fabricante, pero diferente modelo de fabricación. Existen modelos de fabricación europea y americana. Aunque el interfaz de los modelos varía con respecto a la fabricación de los puentes, todas las funciones en el sistema de control son las mismas.

- Panel de control Puente: A1



- Panel de control de Puentes: A2 y A4



- Panel de control de Puentes A3, A5, A6 y A7



- Panel de control Puentes A8, A9, A10 y A11



- Panel de control de puentes A12 y A13



Los paneles de control cuentan con varios componentes que se detallan a continuación:

- Consola de la interfaz humano sistema - Magelis
- A la derecha de la consola se ubica la palanca de manipulación (joystick) o mando de las ruedas.
- Conjunto de botoneras para la manipulación del puente (elevación, traslación, giro de cabina, movimiento de capota, movimiento de cortina). En caso de algunos puentes el teclado es táctil.
- Se requiere de un código de acceso, el cual será brindado a todas las aerolíneas; para los puentes A8, A9, A10 y A11
- Display o monitor de CCTV (la posición de este monitor va a depender del tipo de puente)
- Paro de emergencia

En la siguiente imagen puede observar los diferentes controles para operar los puentes:



- Elevación de cabina
- Giro de cabina
- Control de capota
- Control de portón (si aplica)
- Nivelación de suelo de cabina
- Encendido o apagado de luces externas
- Encendido o apagado de extractor
- Teclado (por medio de este se ingresa el código de acceso)

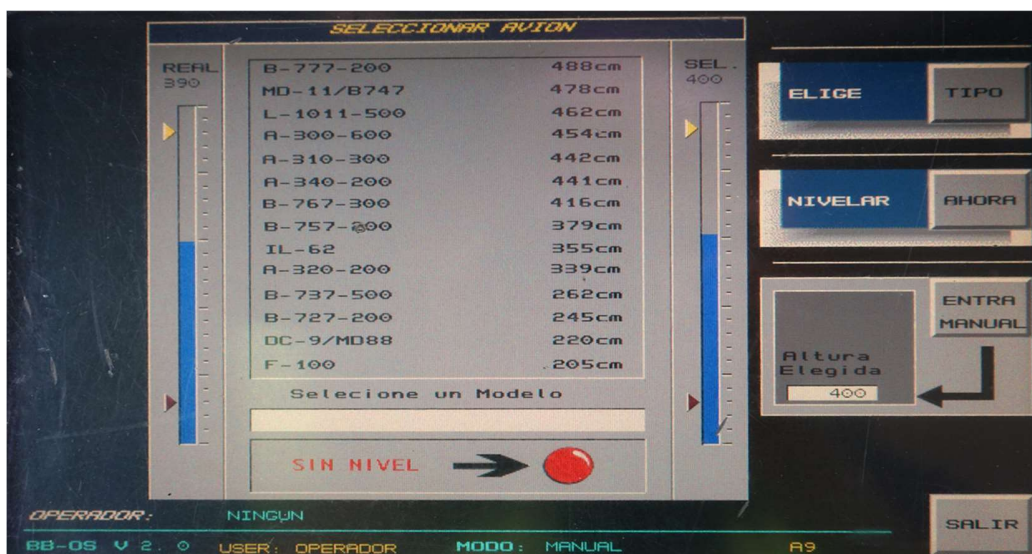
7.9 Pantallas de los puentes de Abordaje


- Pantalla de operación.



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

- Pre-posicionamiento vertical:



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 25 de 30

En la Magelis el operador del puente podrá escoger una altura aproximada, definida según el tipo de aeronave.

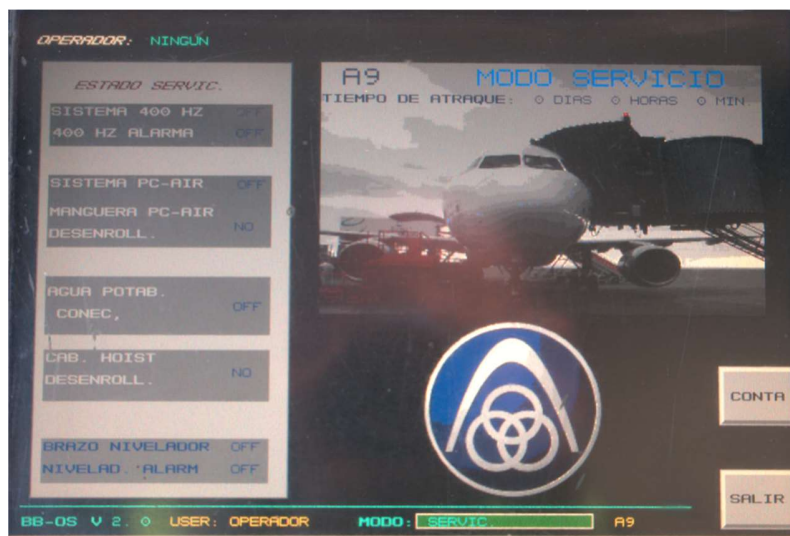
1. Pulsar en el teclado la opción “Tipo”
2. Buscar el tipo de aeronave en la lista con las teclas.
3. Pulsar “**ENTER**”

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



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

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

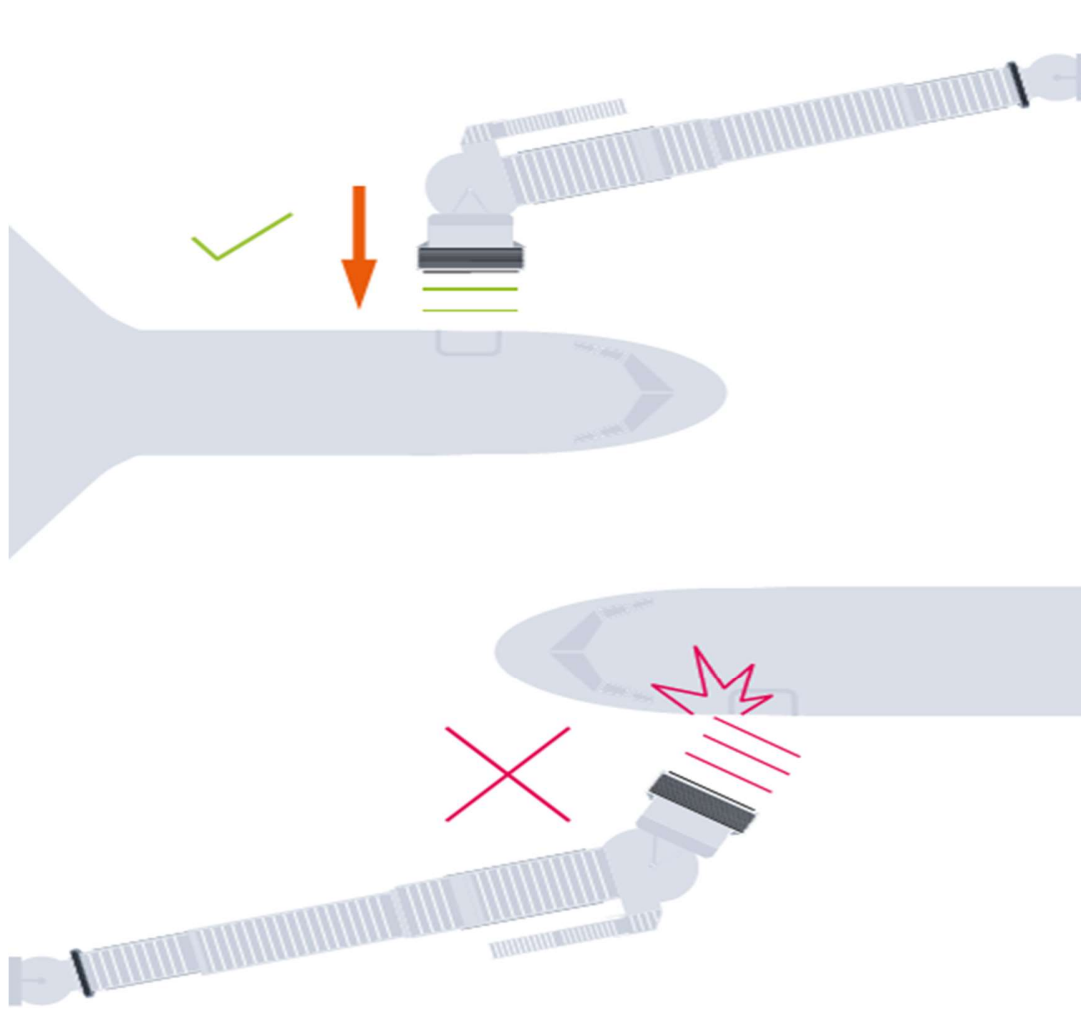
Para salir de ella se digitar el botón “SALIR. Aparecerá un conteo regresivo de 30 segundos, tiempo en el cual deberá digitar el código previamente asignado para poder salir de la función de modo de servicio.

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: MA-246
	MANUAL DE CAPACITACIÓN PARA OPERAR EQUIPOS DE AEROPUERTO	Versión: 13
		Página: 26 de 30

7.10 Acople en Puentes de abordaje

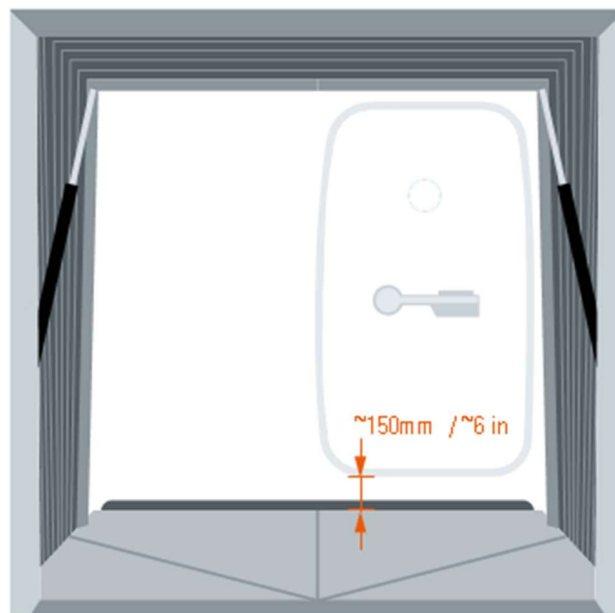
Antes de realizar el acople, debe familiarizarse con el equipo. La operación se controla por medio de un panel de control. Desde allí se ajusta el puente a los diferentes tipos de aeronave. Recuerde que hay dos paneles diferentes, como mencionamos anteriormente:

- Para el panel de los puentes A8, A9, A10 y A11: digite el código asignado para operar el puente.
- En caso de los puentes A2 y A4 se debe colocar el selector en I para operar el puente
- En el caso de los puentes A1, A3, A5, A6, A7, A12 y A13 se debe colocar el selector 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 de seguridad (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 el acople.
- No debe bajar el puente si no ha llegado la aeronave a la posición para evitar una posible colisión con el ala del avión
- La aeronave debe estar estacionada en la barra de parada según su tipo.
- Coloque la cabina perpendicular al avión y realice movimientos de traslación o elevación hasta hacer contacto con el fuselaje del avión.



- Luego coloque el puente de abordaje en modo de servicio, para los puentes. 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 puentes A1, 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 por lo menos 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. (imagen de referencia)



- Retire la cinta de seguridad, proceda con la apertura de la compuerta del avión y coloque la zapata de seguridad.

7.11 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 puentes A8, A9, A10 y A11) o colocar el selector en el “MANUAL OPERATE” o I en caso de A2 y A4.
- 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)
- 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 según las flechas amarillas 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.**



8. 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 en la parte inferior
3. Técnico de mantenimiento verifica el equipo afectado.

4. Equipo vuelve a su operación normal.
5. Al utilizar el equipo, si éste se encuentra fuera de su posición de seguridad, se debe reportar al Departamento de Operaciones de Aeris.

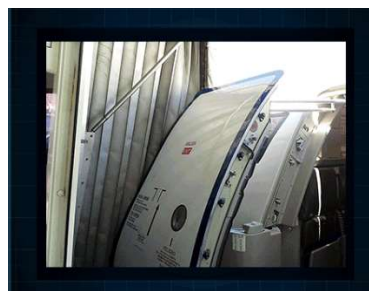
Algunos de los fallos más comunes son:


- “Hombre muerto no pulsado”, provocado por no presionar el joystick hacia abajo a la hora de operar el equipo.
- Cinta de seguridad mal colocada.
- Activación involuntaria de paro de emergencia.

9. INCIDENTES RELACIONADOS A LA MALA OPERACIÓN DE PUNTES

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.**



 AERIS CCR AEROPUERTOS	Adiestramiento y Comunicaciones	Código: MPO-15
		Versión: 12
		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
<p>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.</p>	<p>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).</p>
DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	
<p>AIJS</p>	<p>Aeropuerto Internacional Juan Santamaría</p>
<p>GH</p>	<p>Empresa de Asistencia en Tierra</p>

RESPONSABILIDADES	
<ul style="list-style-type: none"> - Tripulaciones - Empresas de Asistencia en Tierra - Operadores aéreos - Centro de Operaciones de Aeris 	<p>Cumplir con lo indicado en este procedimiento, para el uso correcto del equipo de elevación para personas con movilidad reducida.</p>

CONTENIDO

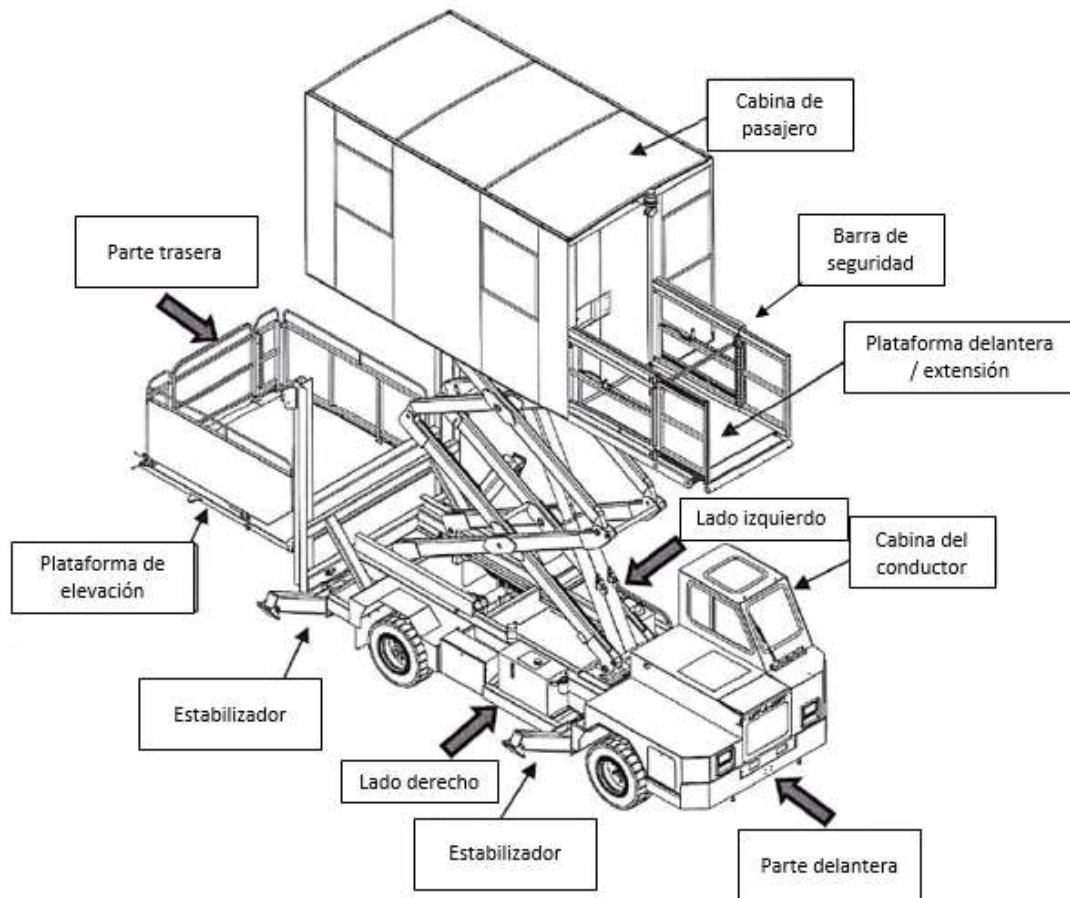
1. Consideraciones generales

- a. 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.
- b. El operador debe poseer la licencia de conducir de tipo D3 o B2.
- c. Aeris y los GH velarán por el cumplimiento de este procedimiento.
- d. 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

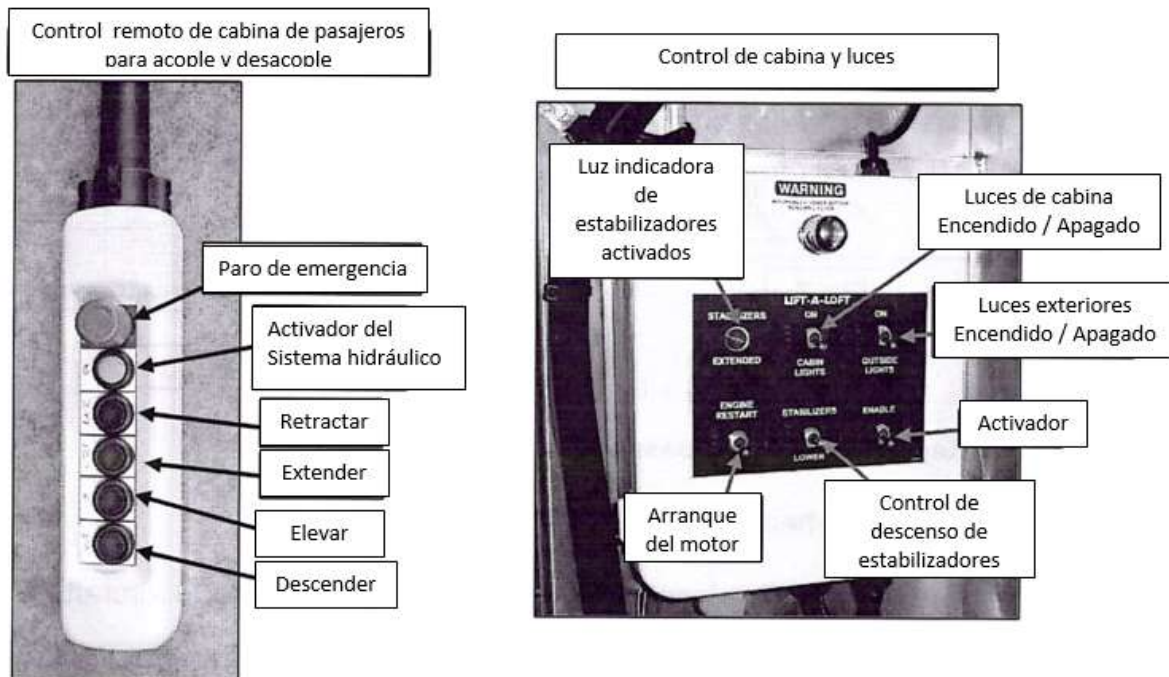
Figura # 1: Equipo de elevación para personal con movilidad reducida



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.

- 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.

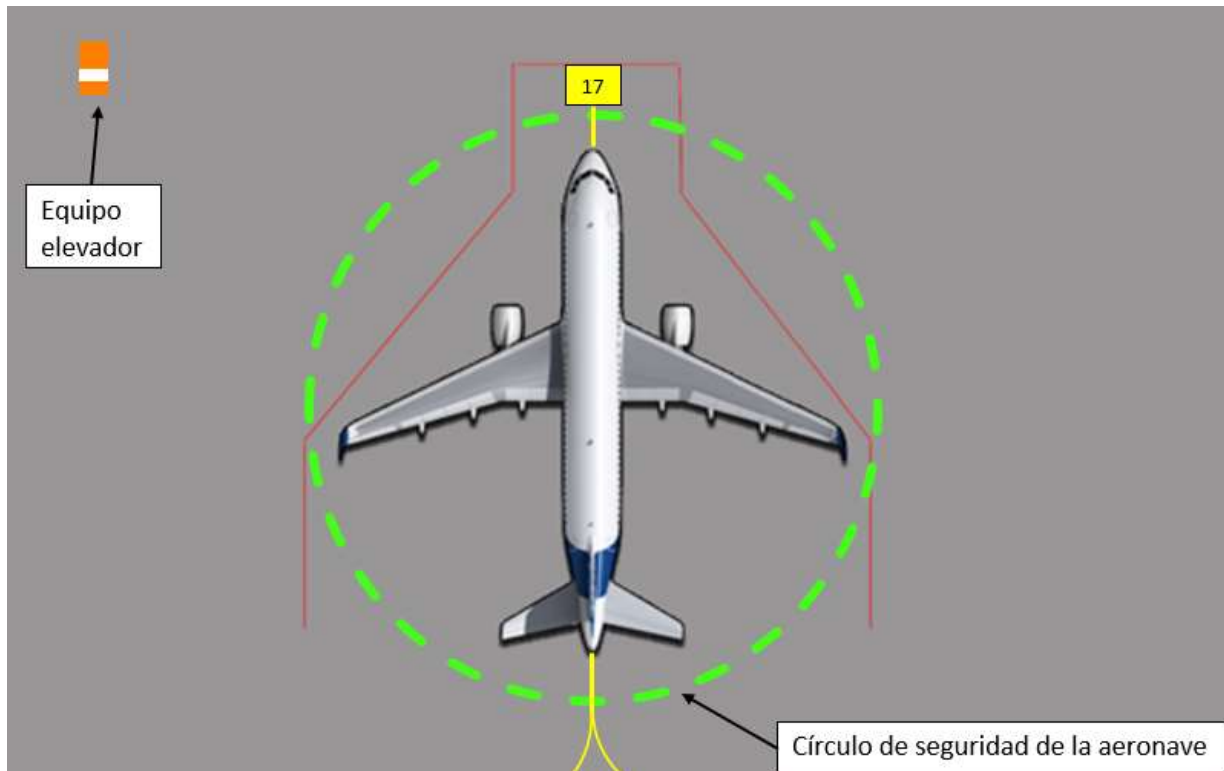
2. Solicitud y asignación del equipo

- 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

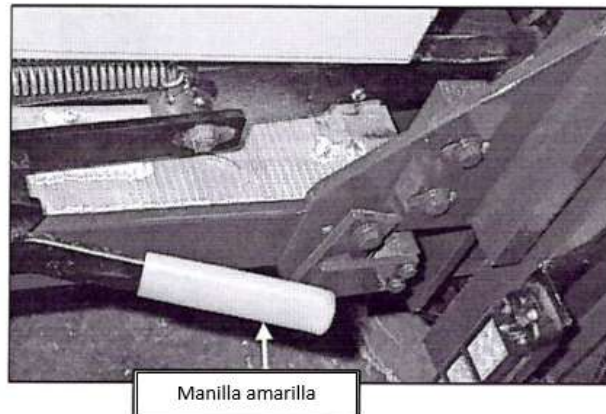


- c. Una vez en la posición de estacionamiento, el personal del GH, recibe el equipo elevador. El mismo debe ser inspeccionado por el GH y el representante de Aeris, para esto se utilizará el formulario adjunto en el apéndice # 1 (OP-F-012, Entrega y recibido del equipo de movilidad reducida), el cual 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.

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

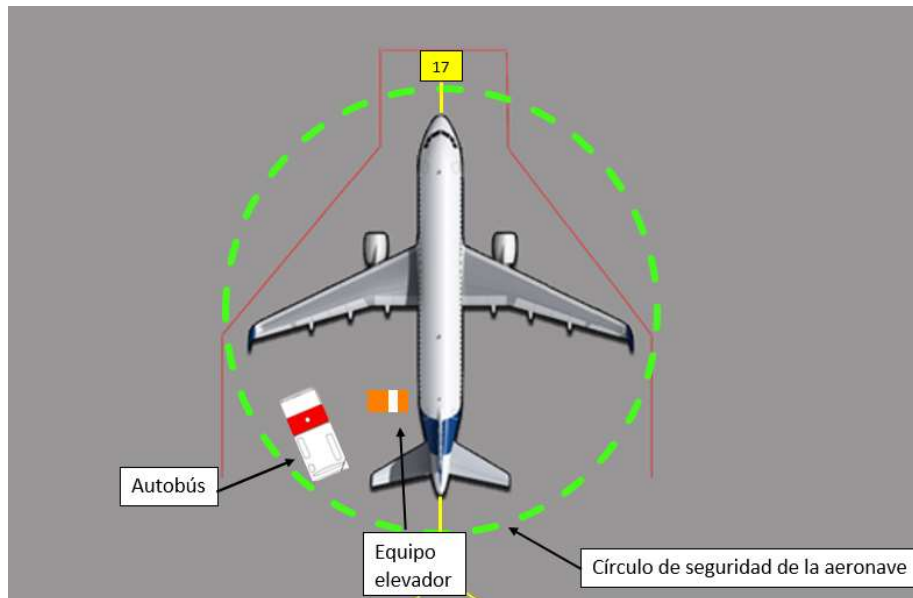
4 pines de seguridad antes de guardar la plataforma y los dos pines de seguridad, luego de retractada la plataforma. Si se tiene alguna duda del proceso de retraer las barandas de la plataforma, esta debe dejarse en posición vertical y si retare las barandas y solicitar ayuda a personal de Aeris.

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

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.

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 _____