Formación en servicios de Rampa a terceros - JetSmart

OPERACIONES TERRESTRES GRH

PROCESOS SEGUROS DE ATENCION DE AERONAVES

2024

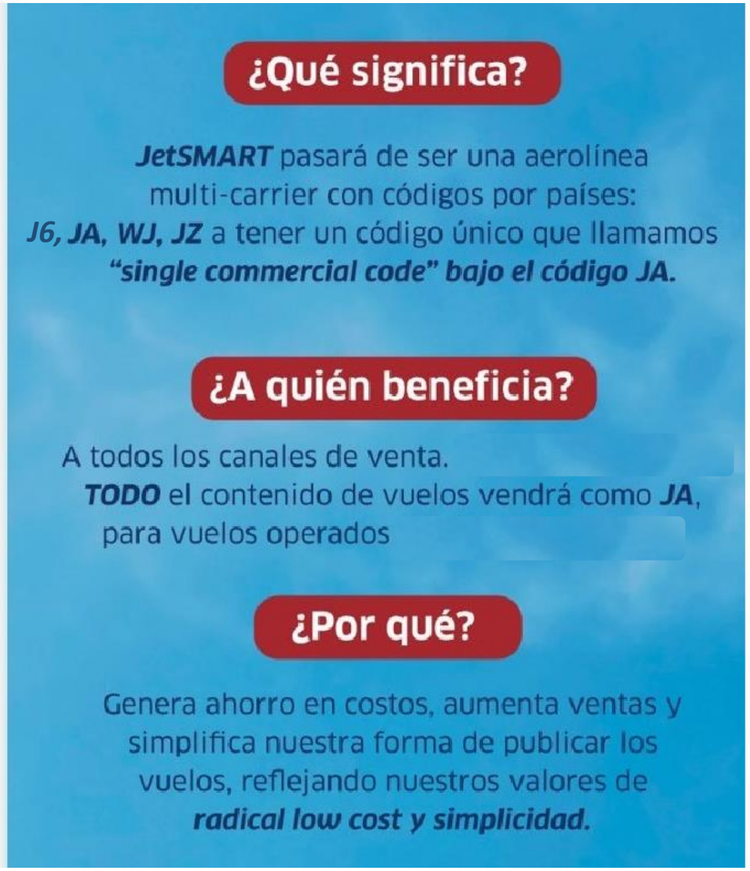
PROCESOS SEGUROS DE ATENCION DE AERONAVES

CONTENIDO

1. Operación JetSMART
2. Equipo de trabajo bajo el ala
3. Procesos seguros de operación en plataforma
4. Manejo de equipajes
5. Diferencias Rampa
6. Limpieza de aeronaves
7. Operación de carga
8. Conciencia Situacional

1. OPERACION JETSMART

Single Commercial Code(SCC)



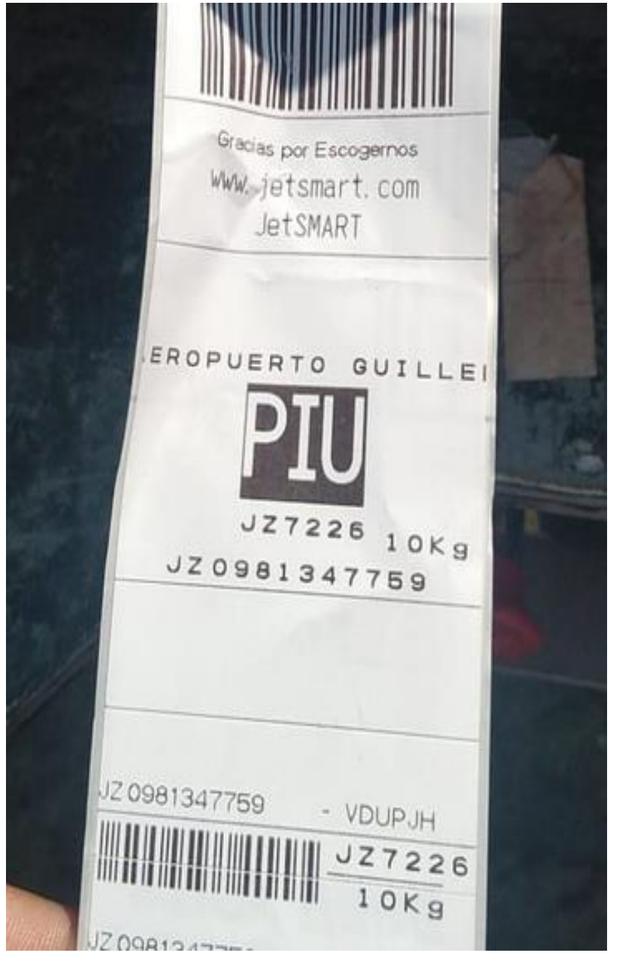
Se comercializan TODOS NUESTROS VUELOS con 1 solo **código comercial: JA**

Los **códigos operativos NO CAMBIAN**

1. OPERACION JETSMART

Single CommercialCode(SCC)

LIM-CUZ JZ 7035 Operated by: JETSMART AIRLINES PERU S.A.C	LIM-CUZ JA 7035 Operated by: JETSMART AIRLINES PERU S.A.C
AEP-MDZ WJ 3242 Operated by: JetSMART Airlines S.A.	AEP-MDZ JA 3242 Operated by: JetSMART Airlines S.A.



1. OPERACION JETSMART

Single CommercialCode(SCC)

SISTEMA DE DESPACHO(DSP)

JAVuelo Operado por Chile

```
LOADING INSTRUCTION/REPORT     PREPARED BY ArriolaJulio.357              EDNO 02
ALL WEIGHTS IN KILOS

FROM/TO FLIGHT      A/C REG   VERSION      GATE TARMAC  CREW     DATE      TIME
SCL LSC JA120       CCAWV     186Y                      3/5      15Mar23   1532

PLANNED JOINING LOAD
LSC  Y109  C     0  M     0  B   291
```

WJ Vuelo Operado por Argentina

```
L O A D S H E E T          CHECKED          APPROVED/TIME  EDNO
ALL WEIGHTS IN KILOS                                       01

FROM/TO   FLIGHT      A/C REG VERSION      CREW     DATE     TIME
MDZ  AEP  WJ3243      LVJQE   186Y         2/4      27Apr23  1659

                        WEIGHT              DISTRIBUTION
LOAD IN COMPARTMENTS       559  1/559  3/0
                                4/0  5/0
PASSENGER/CABIN BAG      14793  85/  83/  12/   4/ TTL 184
                                 PAX Y 180
```

JZ Vuelos Operado por Perú

```
LOADING INSTRUCTION/REPORT     PREPARED BY FloresJohnny.351              EDNO 02
ALL WEIGHTS IN KILOS

FROM/TO FLIGHT      A/C REG   VERSION      GATE TARMAC  CREW     DATE      TIME
PIU LIM JZ7225      CCAWK     186Y                      2/4      27Apr23   1643

PLANNED JOINING LOAD
LIM  Y106  C     0  M     0  B    46
JOINING SPECS

LOADING INSTRUCTION                                                  ACTUAL
************************************                                 WEIGHT
CPT 1 MAX 3402 CHECK CPT COMBINATION ::
                                     **********************
.11
```

2. EQUIPO DE TRABAJO

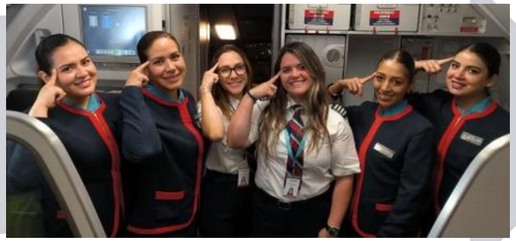
Áreas involucradas

- Cada área del aeropuerto contribuye con la ejecución de procesos seguros:

COUNTER (Mostradores)

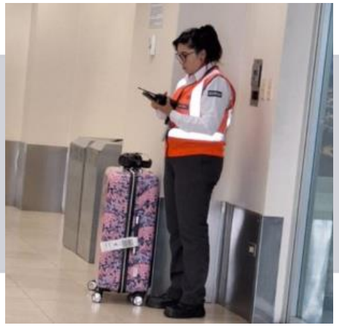
SALA DE EMBARQUE

TRIPULACIÓN



COT, RAMPA, DESPACHO

SEGURIDAD (SEC)

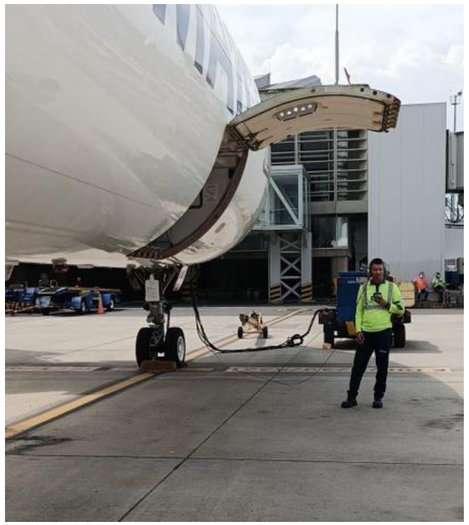


MANTENIMIENTO EN LINEA, FUEL, CATERING

2. EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador de Operaciones Terrestres / Supervisor de carga

- El coordinador de escala puede describirse como una persona que:
  - Proporciona un punto focal para la coordinación de todas las actividades en tierra y de los equipos operativos, incluyendo a la tripulación de vuelo.
  - Se asegura del cumplimiento del horario de precisión, puntualidad de la estación (OTP).
  - Garantiza una prestación segura y puntual.
  - Detiene cualquier actividad durante la escala que no cumpla con los procesos y procedimientos operativos y de seguridad físico u operativa.



OTP

OnTime Performance

es una métrica valiosa para las aerolíneas y es una demostración externa de confiabilidad que puede afectar la lealtad a la marca y la venta de boletos

2. EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador de Operaciones Terrestres / Supervisor de carga

COORDINADOR DE OPERACIONES TERRESTRES (COT)/ SUPERVISOR DE CARGA

- COORDINACIÓN DEL VUELO
  - Briefing al personal de rampa
  - Limpieza de estacionamiento (FOD)
  - Comunicación tierra –cabina
    - Arribo de aeronave, abastecimiento de combustible* y salida de aeronave*.
  - Entrega de carpeta de vuelo a tripulación Inspección
  - 360°/ Walkaround Programación de panel de
  - combustible, supervisión de abastecimiento de combustible y entrega de boleta de combustible* Supervisión de cargue y
  - descargue de BAG/CGO Entrega de documentación
  - final a la tripulación (W&B)
  - Envío de documentación final de vuelo a estación destino (LDM/MVT)

*Donde aplique

PERSONAL DE RAMPA

- LIDER DE RAMPA / MONITOR
  - Lidera adosamiento GSE
  - Manejo de equipajes
- OPERADORES DE EQUIPOS
  - Tractorista / Conductor tractor
  - Remolcador –Towbar& Towbarless
- AGENTES
  - Marshaller/ Señalero principal
  - WingWalker / Señalero de ala
  - Auxiliar –Cargue y descargue de aeronaves
  - PEQ –Patio de equipaje
  - Limpieza aeronaves

2. EQUIPO DE TRABAJO

Operaciones aeropuerto

FLIGHT DISPATCH

- Un despachador de vuelo (también conocido como despachador de aerolínea u oficial de operaciones de vuelo) ayuda a planificar rutas de vuelo, teniendo en cuenta el rendimiento y la carga de la aeronave, los vientos en ruta, los pronósticos de tormentas y turbulencias, las restricciones del espacio aéreo y las condiciones del aeropuerto.
- Los despachadores también brindan un servicio de seguimiento de vuelos y avisan a los pilotos si las condiciones cambian.

≠

COT / SUPERVISOR DE CARGA

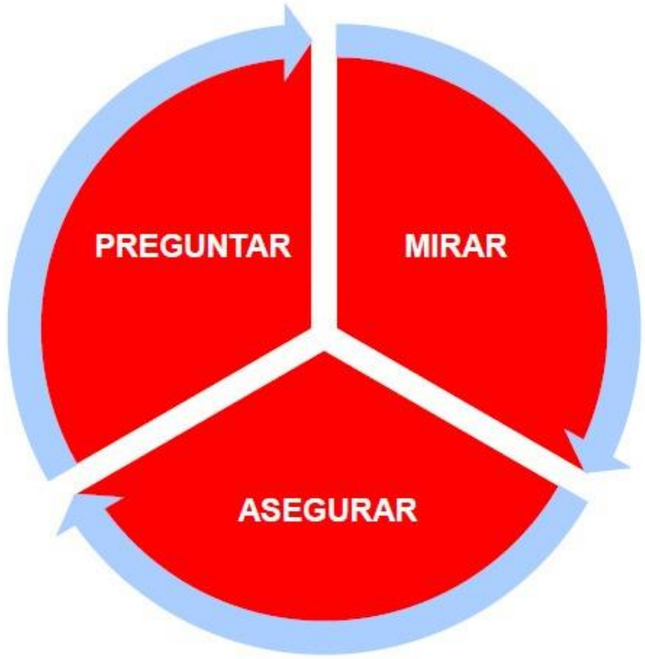
- Objetivo principal es supervisar y coordinar los procesos para actividades tanto por encima como por debajo del ala durante la escala de un vuelo para lograr una salida segura y puntual.
- Lleva el control de todos los procesos a través de la toma de tiempos para identificar y anticipar quiebres de la operación. Maneja conocimientos base de peso y balance de aeronaves.

LA SEGURIDAD ES INTRANSABLE

3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

SEGURIDAD: Valor intransable

- La seguridad es el valor intransable en todas las aerolíneas del mundo.
- En JetSMART trabajamos con la filosofía “MAP”.



MIRAR: siempre atentos y cumplir los procesos.

ASEGURAR: reviso que las informaciones sean correctas.

PREGUNTAR: todo lo que no sabemos o que no nos parezca normal o regular de acuerdo descrito en los procedimientos.

3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

- Es el área encargada de asegurar la Seguridad y Calidad en el servicio prestado a nuestros aviones en las plataformas de los aeropuertos. Esto, con el fin de:
  - Evitar daños a los aviones
  - Cumplimiento de itinerarios
  - Lograr embarcar en nuestros vuelos la maxima carga pago

- Esta responsabilidad es compartida con los gerentes de aeropuertos en las funciones realizadas en plataforma y con su participación en la solución rápida de los problemas y/o errores, que se produzcan en los servicios que se presta a los aviones.

- Para poder cumplir con sus objetivos esta área desarrolla diferentes actividades que son las siguientes:
  - Controles de calidad -Capacitación -Evaluación de los socios estratégicos -Dictar procedimientos y mantener manual actualizado -Seguimiento del trabajo en plataforma -Investigación de daños en los aviones -Control y daño a los aviones

3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

Manual de Operaciones Terrestres/Rampa

- MOR / MOT

  - El Manual de Operaciones de Rampa / Manual de Operaciones Terrestres Reúne todas las Políticas y Procedimientos necesarios para desarrollar la
  - Operación Terrestre, basado en la Política de Seguridad yCalidad;y delos procedimientos definidosen dichomanual.
  - El manual de operaciones reúnes todas aquellas normas, reglas y procedimientos asociados a la operación de Aeropuerto, apoyadas de la filosofía de la empresa:

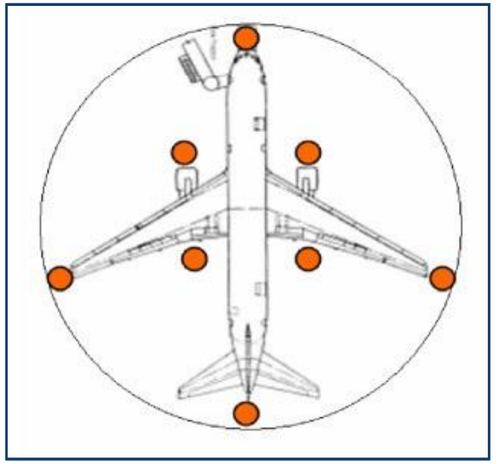
SEGURIDAD, SERVICIO Y EFICIENCIA

- ¿EN QUE SE BASA EL MANUAL?
  - Este manual se encuentra basado en los requisitos regulatorios de la Autoridad Aeronáutica Local, como también de organismos reguladores gubernamentales (ministerios), organizaciones como la OACI y la IATA.
  - Tiene por objetivo ser una herramienta única para la aplicación de los procedimientos en Plataforma.

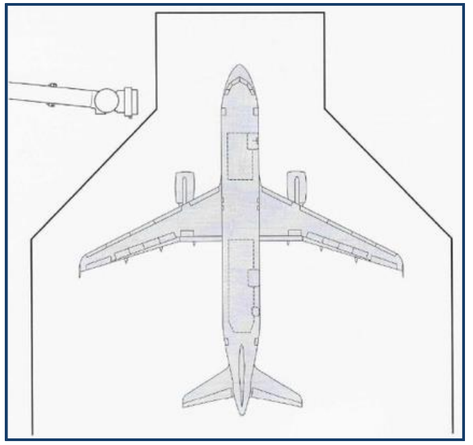
3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

Áreas

- Área de Movimiento
  - Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas existentes.
  - Área de maniobra
    - Es la que se utiliza para el aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
  - Área de plataforma
    - Es la zona definida para el embarque o desembarque de pasajeros, estacionamiento y servicios a la aeronave en tierra.



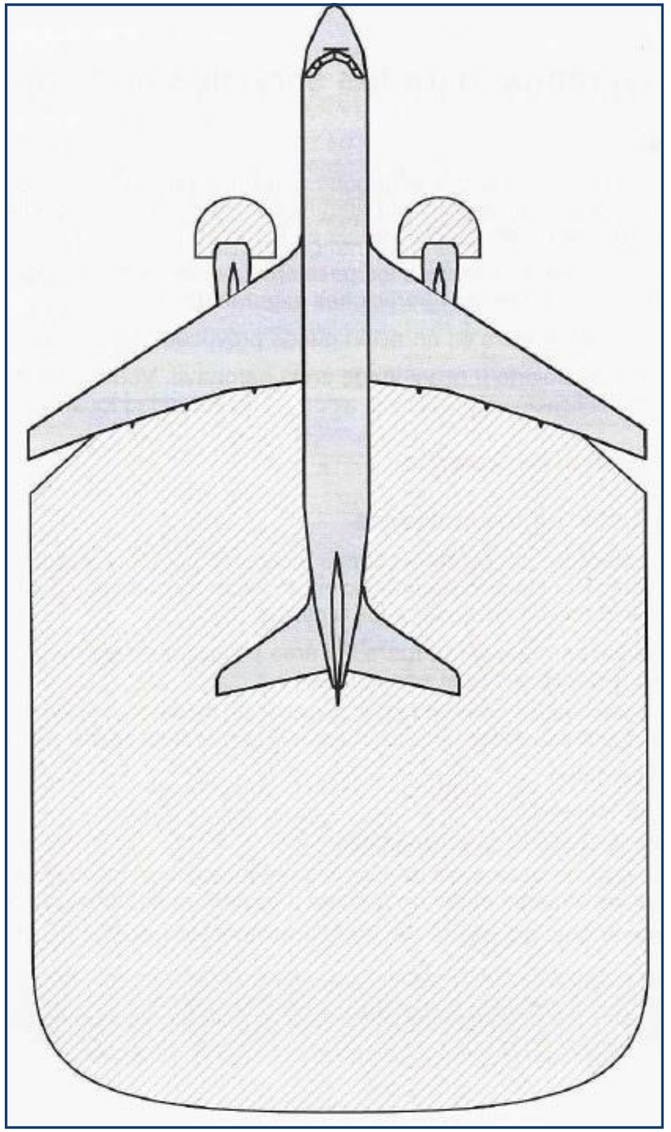
- ¿A qué se le llama Zona de Seguridad?
  - La zona de operación alrededor del avión se ha definido como “zona de seguridad”, es decir el lugar físico donde se realizan las operaciones críticas en el proceso de un vuelo, debido al espacio reducido y a la cantidad de movimientos realizados en ellas, tanto por personas como por equipos de apoyo terrestre.
  - La zona de seguridad está comprendida desde el radomo de nariz de la aeronave, hasta su empenaje (cola) y desde una punta de ala hasta la otra, conformando un círculo imaginario.



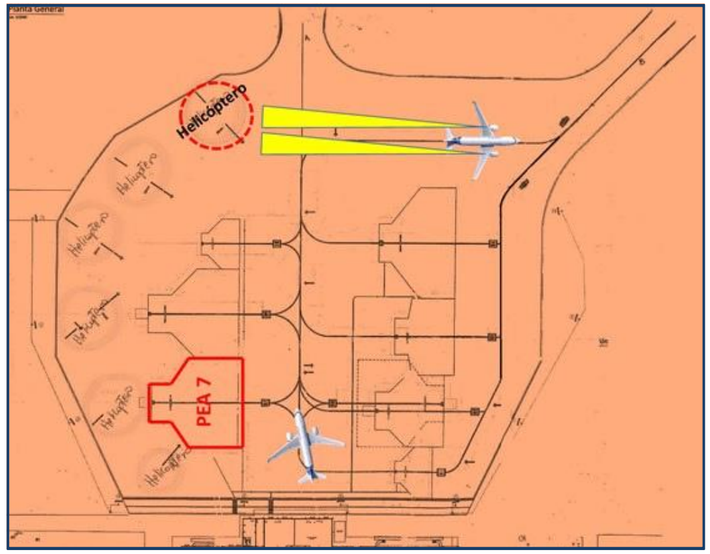
3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

Zona de riesgo

- Las zonas de riesgo del avión con motores encendidos se encuentran delante y detrás de los motores.
  - Existe un riesgo de heridas o daños por la succión o expulsión de los motores del avión.
    - Succión o absorción: Delante del motor
    - Expulsión: Detrás del motor
  - GSE y personal debe estar fuera de la zona de riesgo de los motores cuando estén funcionando y/o las luces anticolisión están encendida.



IQUITOS (IQT) - PERÚ



SE PROHIBE CONDUCIR EQUIPOS PARA LOS CUALES NO SE ENCUENTRE HABILITADO

3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

Equipo de apoyo terrestre (GSE)

- MOTORIZADOS
  - Towbartractor TWT, Towbarless TWL
  - Baggage tractor
  - Conveyor Belt
  - Stairs
  - ExternalPower: GPU, ASU, ACU
  - LavatoryServices, WaterServices
  - Fuel truck, Catering truck

- NO MOTORIZADOS
  - Towbar Stairs
  - Baggage Cart

3. PROCESOS SEGUROS DE OPERACIÓN EN PLATAFORMA

Equipo de apoyo terrestre (GSE)

MITIGUEMOS EL PAGO DE COMPENSACIONES POR IRREGULARIDADES DE EQUIPAJES

ASEGUREMOS UNA BUENA MANIPULACIÓN Y SEGUIMIENTO AL EQUIPAJE

4. MANEJO DE EQUIPAJE

Viaje de la maleta

- Realizar un seguimiento del equipaje en cuatro puntos clave según resolución IATA 753:

1. Entrega de pasajeros a aerolínea (facturación, checkin)
2. Cargado al avión
3. Entrega en la zona de transferencias (conexiones)
4. Entrega del equipaje al pasajero

- Es vital la conciliación/cotejo del equipaje:
  - Manual (Bingo sheet/cart)
  - Automatizado (escanear)
- Roles del personal:
  - Supervisor/Encargado de turno:
    - Seguimiento, gestión y resolución de casos.
  - Equipo de rampa:
    - Cargue, descargue y segregación.

4. MANEJO DE EQUIPAJE

Conexiones

MANIPULACIÓN DE CONEXIONES (INTERNAS Y/O CODESHARE)

- Todas las conexiones, menos la INT-DOM

PaxProcess Baggage Process

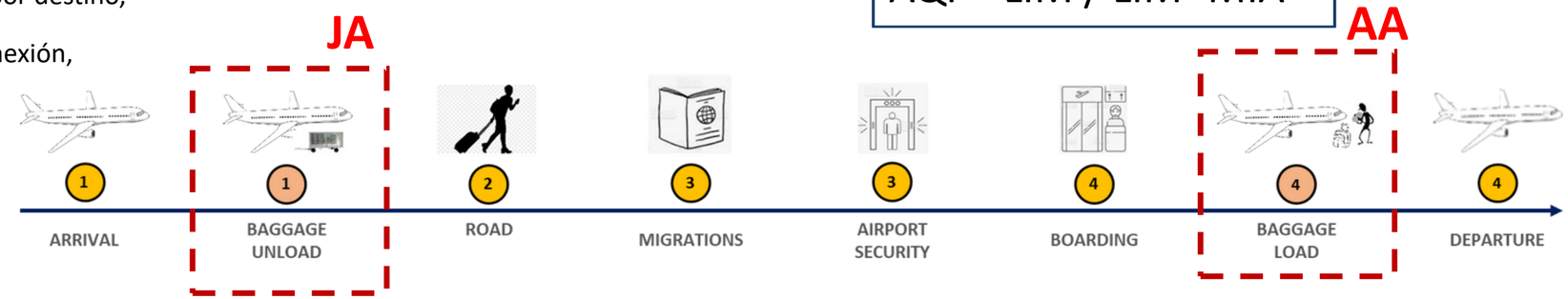
Transfer Baggage Bag INT-DOM

1. Pasajero deja equipaje en check in y es etiquetado a destino final,
2. El equipaje se descarga del avión y se segrega por destino,
3. El equipaje se envía o transfiere al vuelo de conexión,
4. Pasajero retira equipaje en destino final

Ejemplo: JA → AA

AQP –LIM / LIM -MIA

IMPORTANTE: En Conexión codeshare, los responsables de equipaje y security de JetSMART (JA) y American Airlines (AA) deben coordinar la transferencia del equipaje entre las empresas de handling.

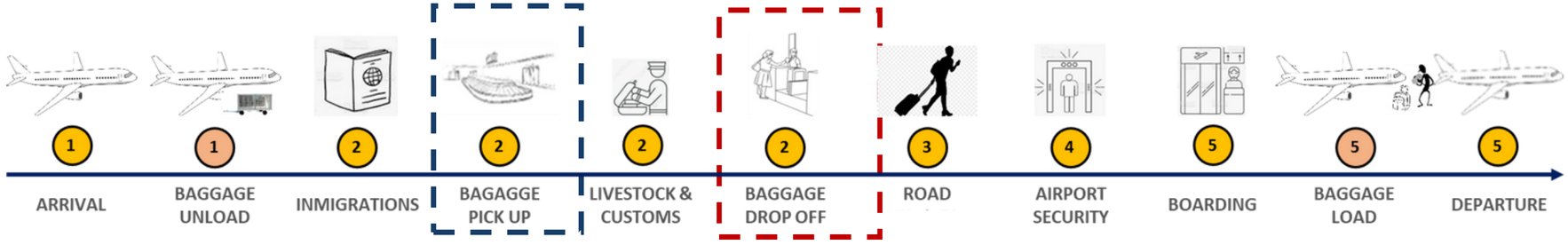


- Conexiones Internacional > Doméstico (INT-DOM)

El equipaje es etiquetado a destino final, pero el pasajero debe retirar el equipaje en el punto de conexión DOM para realizar el proceso de Aduana , luego entregar el equipaje en counter DOM JetSMART

Ejemplo: AA → JA

MIA –SCL/ SCL-PMC



4. MANEJO DE EQUIPAJE

Conexiones

AEROPUERTO ORIGEN:

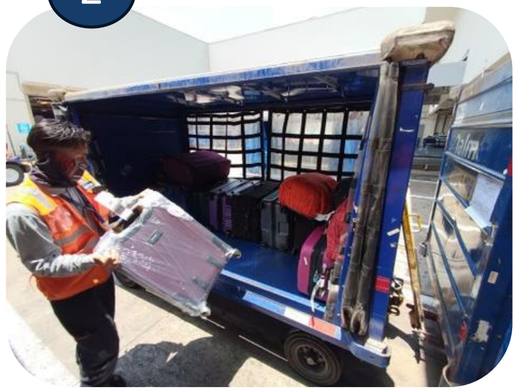
1. La facturación del equipaje es a destino final, el agente de servicio al pasajero debe agregar la etiqueta de conexión al bagtag.

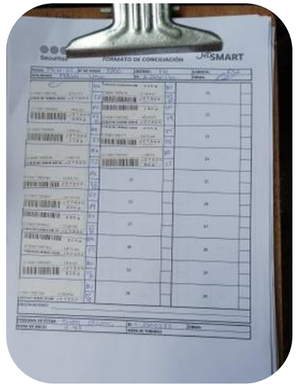
2. El equipaje conexión es seleccionado en el patio de equipaje y colocado en la carreta porta equipajes diferenciados de los equipajes con destino final próximo.

3. El equipaje conexión es estibado/cargado en la bodega del avión en posición diferente a los equipajes con destino final próximo. (Segregado por posición)

1

2





3

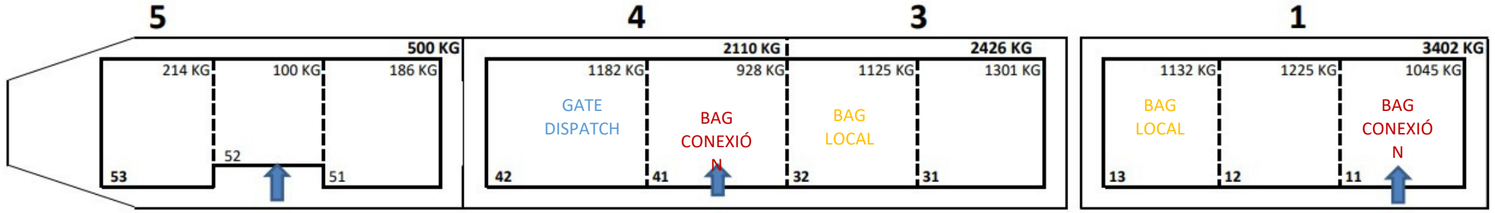
4. MANEJO DE EQUIPAJE

Conexiones

AEROPUERTO CONEXIÓN:

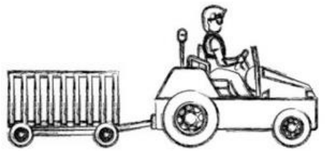
- Rutas haciendo escala (conexión interna) en un aeropuerto.
  - **CH:**SCL,PMC
  - **PE:** LIM
  - **AR:** EZE/AEP
  - **CO:** MDE/BOG
- Rutas haciendo escala (conexión AA) en un aeropuerto.
  - **CH:**SCL
  - **PE:** LIM
- Equipajes etiquetados hasta destino final
  - Excepción: Etiquetado punto a punto
    - Sillas deruedas,coches debebé

HANDLING	INTER –DOM	DOM-DOM / DOM-INTER / INTER-INTER
RMP	Equipaje es enviado a zona de recojo de equipaje (Baggage claim)	Se segrega equipaje al arribo, se envía a patio de equipaje (bagroom) para que sea seleccionado y enviado a su vuelo.



Bag Conex

Bag Local



4. MANEJO DE EQUIPAJE Conexión -CodeshareAA

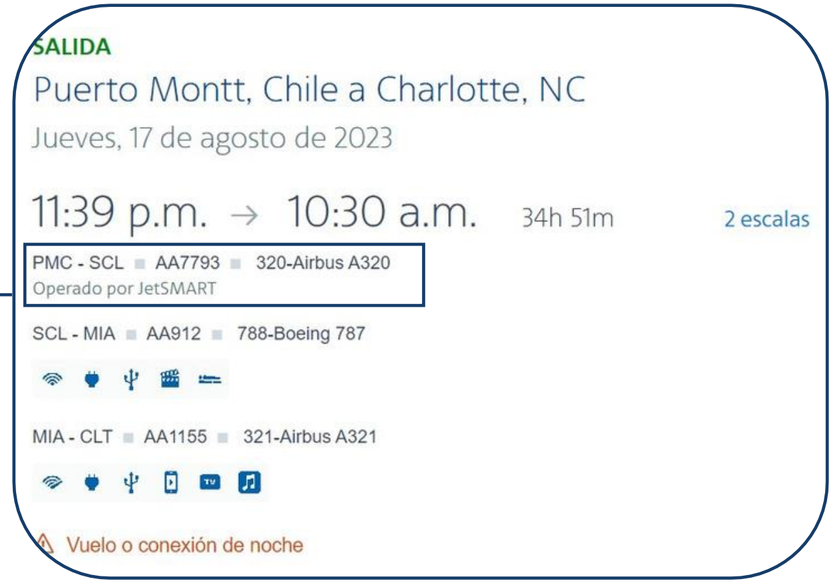
¿Qué significa Codeshare o acuerdo de código compartido?

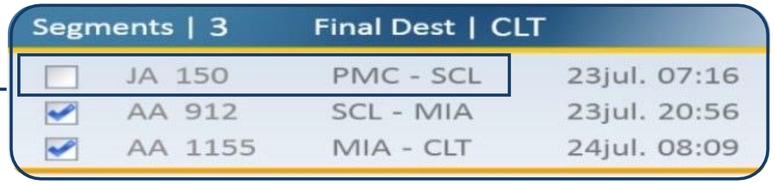
- Es un contrato comercial entre dos aerolíneas para que en conjunto operen un mismo vuelo, esto quiere decir que existirá una aerolínea que publica, vende y opera, por otro lado, habrá una aerolínea que en ese mismo vuelo podrá vender un determinado número de asientos y publicarlos como suyos, siendo que esta no vuela con sus aviones.

- Este es el acuerdo que ha alcanzado American Airlines y JetSMART, donde en una primera etapa American Airlines será quien publique y venda vuelo operados por JetSMART.

TIPO CONEXIÓN

- INT –DOM
- DOM-INT





4. MANEJO DE EQUIPAJE

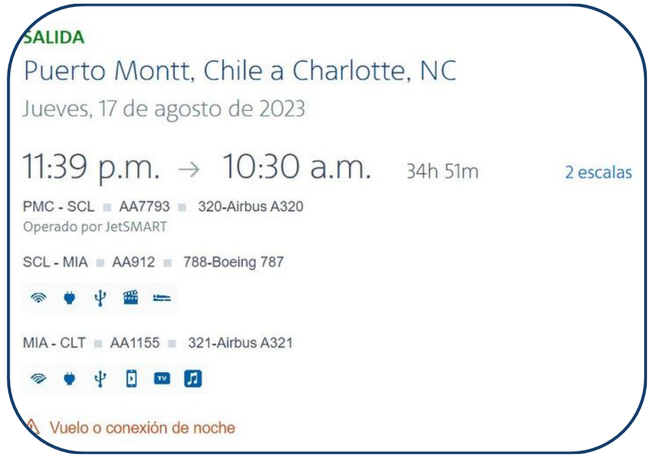
Conexión -CodeshareAA

- Etiquetas

¿Diferencias?

4. MANEJO DE EQUIPAJE

Conexión -CodeshareAA



Ejemplo bagtagde AA:

100 MILLION PASSENGERS

100 AIRCRAFT

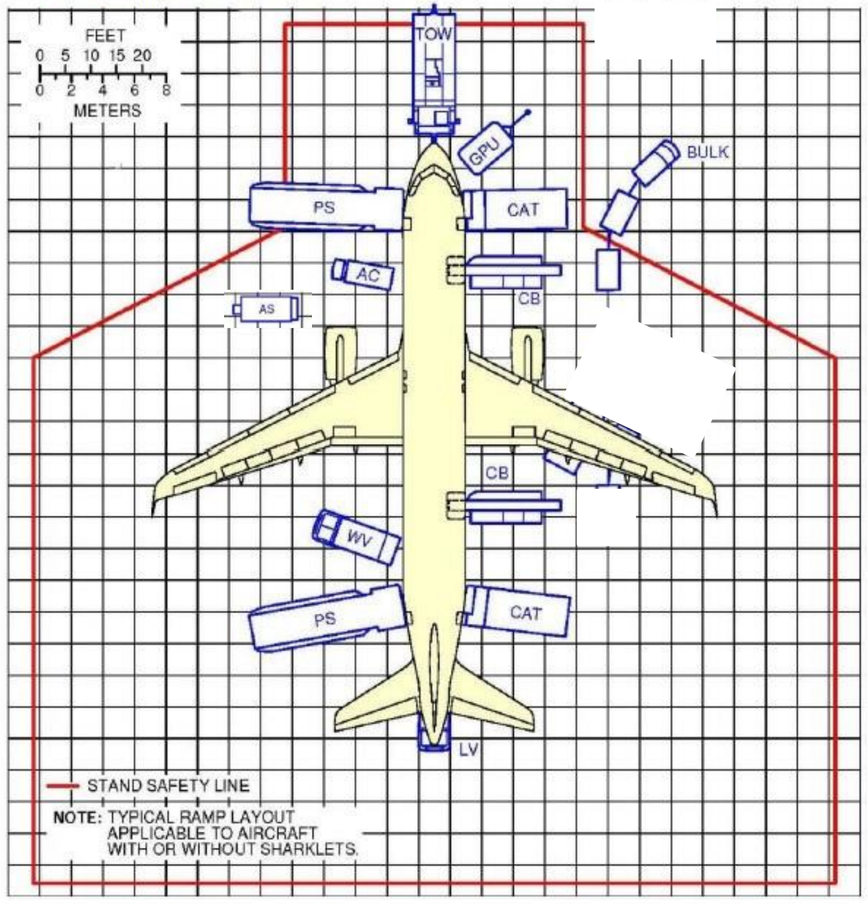
DIFERENCIAS RAMPA

5. DIFERENCIAS RAMPA

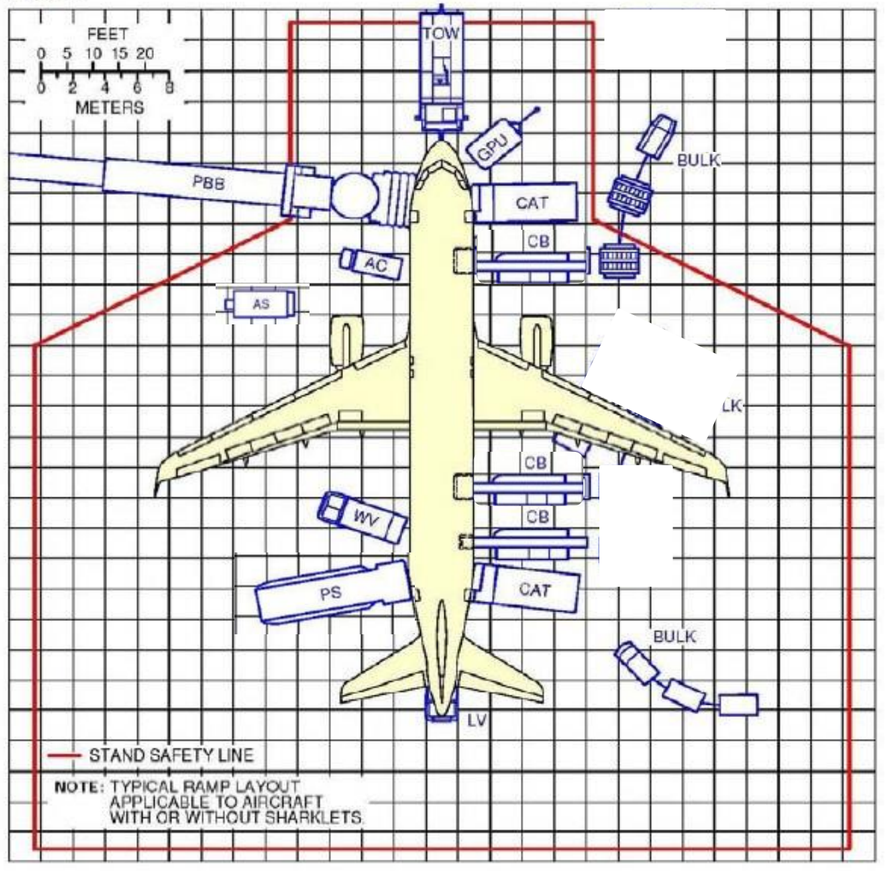
Marshalling Plan

- Los equipos deberán ser ubicados de acuerdo con los gráficos de ubicación, marshalling plan.

Estacionamiento Remoto



Puente

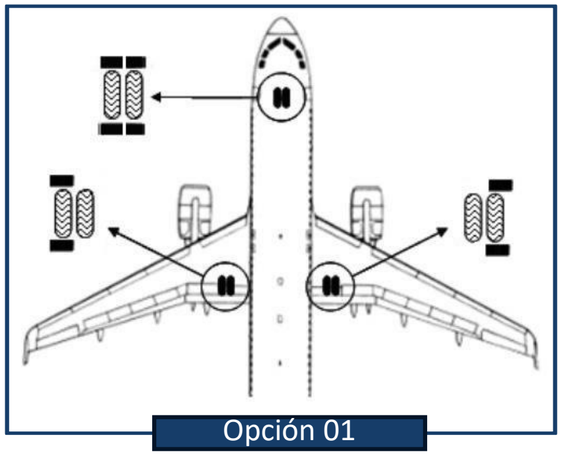


5. DIFERENCIAS RAMPA

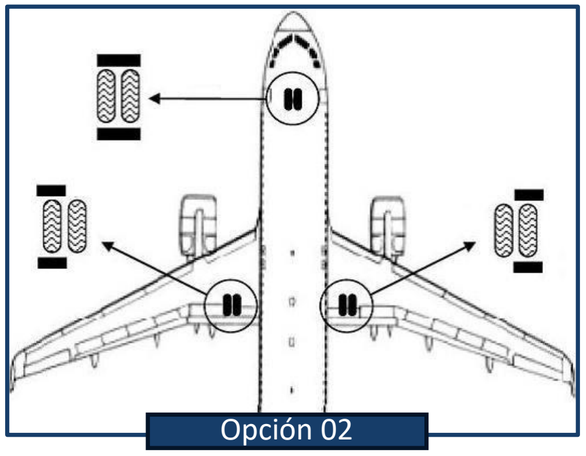
Asegurar aeronave

CALZOS (CHOCKS)

Tren Nariz: (04 cortos / 02 largos) Tren Principal: (02 cortos)



Opción 01



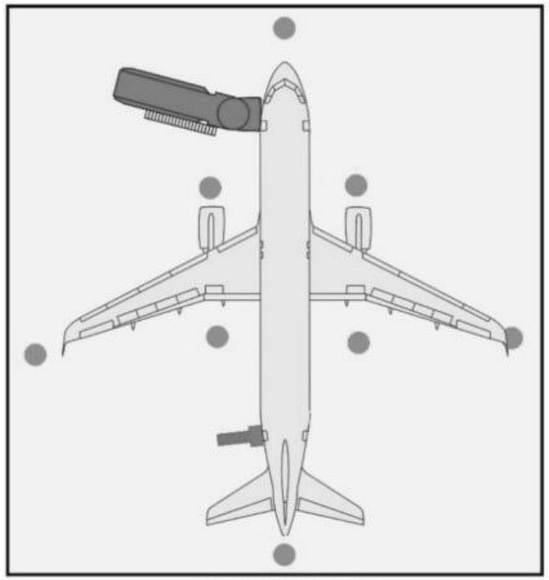
Opción 02

TOTAL CALZOS

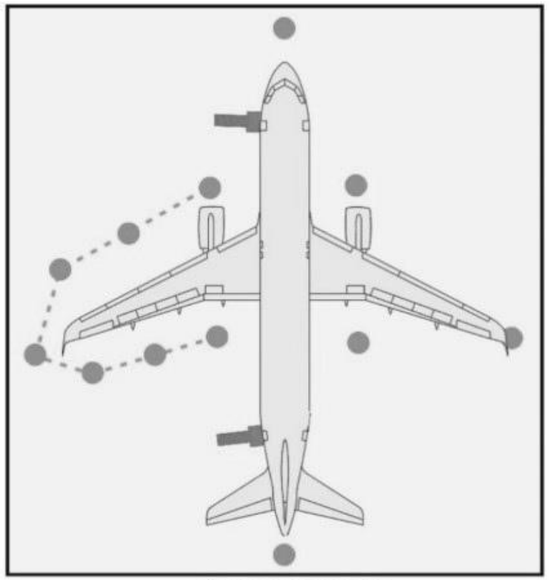
- Calzos cortos 08

NOTA: Los calzos deben cubrir la totalidad del neumático.

CONOS (SAFETY CONES)



Conos en Puente



Conos en Remoto

T0TAL CONOS:

- Puente: 08 conos Remoto: 08
- conos + Conos extra para bloquear el ingreso de pasajeros al ERA

5. DIFERENCIAS RAMPA

Prevención FOD

- FOD “Foreign Object Debris” es definido como cualquier objeto extraño que **pueda causar daños** a los aviones, motores, neumáticos, o partes de una aeronave.
- FOD “Foreign Object Damage” es definido como el objeto que **ya ocasionó daño a la aeronave**.

- Ejemplos:
  - Plásticos y papel, bolsas, hojas y toallas Metal: tuercas y tornillos, botes vacíos de aceite y
  - liquido hidráulico, herramientas y equipos
  - Objetos Naturales: piedrecitas, madera Otras basuras: bolsas rotas, asas de maletas, ruedas,
  - etc.

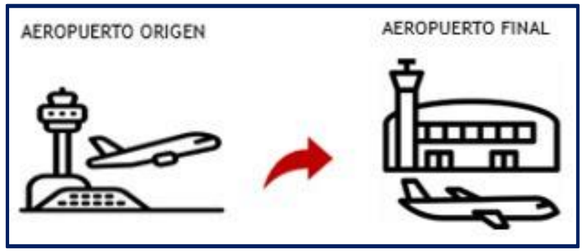
¿De quién es la responsabilidad de evitar el FOD?

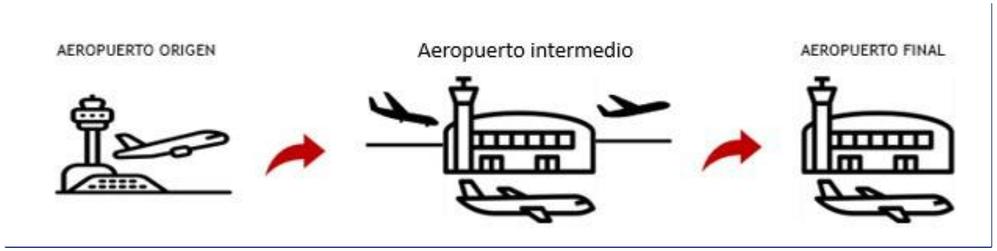
¡¡ DE TODOS !!

5. DIFERENCIAS RAMPA

Tipos de vuelo

TIPO DE VUELO	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Punto a punto	Un vuelo	CUZ – LIM **JA7044**
Multisegmento	Vuelo con escala, sin cambio de avión, con un mismo número de vuelo	SCL - MVD – GIG **JA761 - JA761**
Conexión	Dos vuelos con cambio de avión y distinto número de vuelo	SCL - LIM - CUZ **JA7732 - JA7019**
Código compartido (Codeshare)	Dos vuelos, uno operado por JetSMART y otro operado por American Airlines (Viceversa)	MIA – LIM – CUZ **AA**385 - **JA**7029



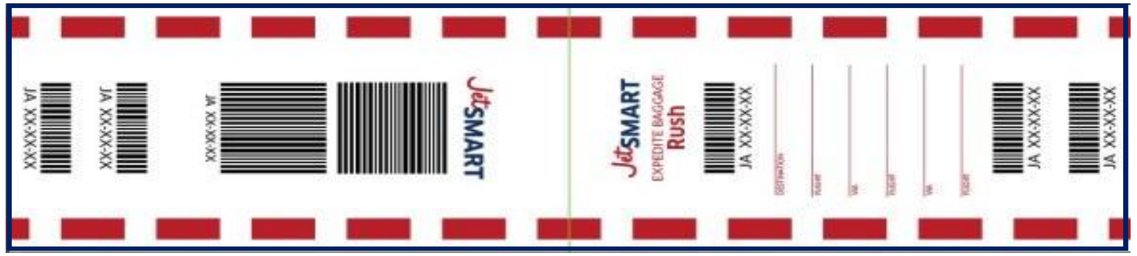


5. DIFERENCIAS RAMPA

Categoría de etiquetas

Etiqueta Conexión

Etiqueta Rush



Etiqueta Gate Dispatch

Etiqueta Manual

5. DIFERENCIAS RAMPA

Equipaje especial

EQUIPAJE ESPECIAL Entrega en el avión (DAA –	**TIPO**
Delivery At Aircraft)	• Coches y sillas de ruedas plegables • Sillas de ruedas y otros dispositivos de ayuda a la movilidad de pasajeros • Equipaje de cabina que no cabe en cabina por limitación del avión.
Equipamiento deportivo Sillas de ruedas y otros	• Lo que la aerolínea indique en sus procedimientos.

dispositivos de ayuda a la movilidad	• WCHR, WCHC, WCHS
	• WCH:
	  • Manual
	  • Eléctrica (IATA DGR):
	  • Baterías derramables (BIN) - prohibidas para el transporte aereo
	  • Baterias No derramables (BIN)
	  • Baterias de Ion Litio (CAB)

Aceptación de animales domésticos	• Cabina PETC • NO SE ACEPTAN AVIH

IATA DGR: **TABLA 2.3.A**

5. DIFERENCIAS RAMPA

Conexiones

CONEXIONES INTERNAS JETSMART

- Desde mayo 2023 JetSMART logra ofrecer a los viajeros conectividad entres sus rutas haciendo escala (conexión) en un aeropuerto.
  - **CH:** SCL, PMC
  - **PE:** LIM
  - **AR:** EZE, AEP
  - **CO:** MDE, BOG

CONEXIONES CÓDIGO COMPARTIDO AA

- Es un contrato comercial entre dos aerolíneas para que en conjunto operen un mismo vuelo:
  - Esto quiere decir que existirá una aerolínea que publica, vende y opera
  - Por otro lado, habrá una aerolínea que en ese mismo vuelo podrá vender un determinado número de asientos y publicarlos como suyos, siendo que esta no vuela con sus aviones.
- Este es el acuerdo que ha alcanzado American Airlines y JetSMART, donde en una primera etapa American Airlines será quien publique y venda vuelo operados por JetSMART.

5. DIFERENCIAS RAMPA

Conexiones

- Son cuatros los tipos de conexiones que realizan los pasajeros:
  - INT-DOM : Vuelo internacional conectando con vuelo doméstico
  - DOM-DOM : Vuelo doméstico conectando con vuelo doméstico Vuelo
  - DOM-INT : doméstico conectando con vuelo internacional Vuelo
  - INT-INT : internacional conectando con vuelo internacional

ACCIÓN	INT – DOM	DOM – DOM	DOM – INT	INT – INT
Check in	Destino Final	Destino Final	Destino Final	Destino Final
Equipaje	Etiquetado destino final	Etiquetado destino final	Etiquetado destino final	Etiquetado destino final
Retira equipaje en aeropuerto de conexión	Retira equipaje para pasar por aduana y luego entregar en counter domestico (Drop off)	No retira equipaje, es conectado internamente	No retira equipaje, es conectado internamente	No retira equipaje, es conectado internamente

5. DIFERENCIAS RAMPA

Generalidades

- ANTES DEL ARRIBO
  - FOD Diamante de seguridad libre de personas y
  - GSE Personal necesario para la recepción
  -
- DURANTE LA LLEGADA
  - Calzos GPU Libre para adosar puente de
  - embarque o escalera Conos Walk around /
  - inspección 360° Libre para adosar equipos
  -
  -
  -
- SALIDA
  - Descargue y cargue de bodegas Servicios de
  - proveedores (Fuel, Potable Water, Lavatory services, catering, etc)
  - Movimiento de Aeronaves

- DISCREPANCIA DE LA CARGA
  - Alertar para asegurar el peso y balance seguro y óptimo.
  - Correcta distribución de carga.
  - Evitar efecto tipping.

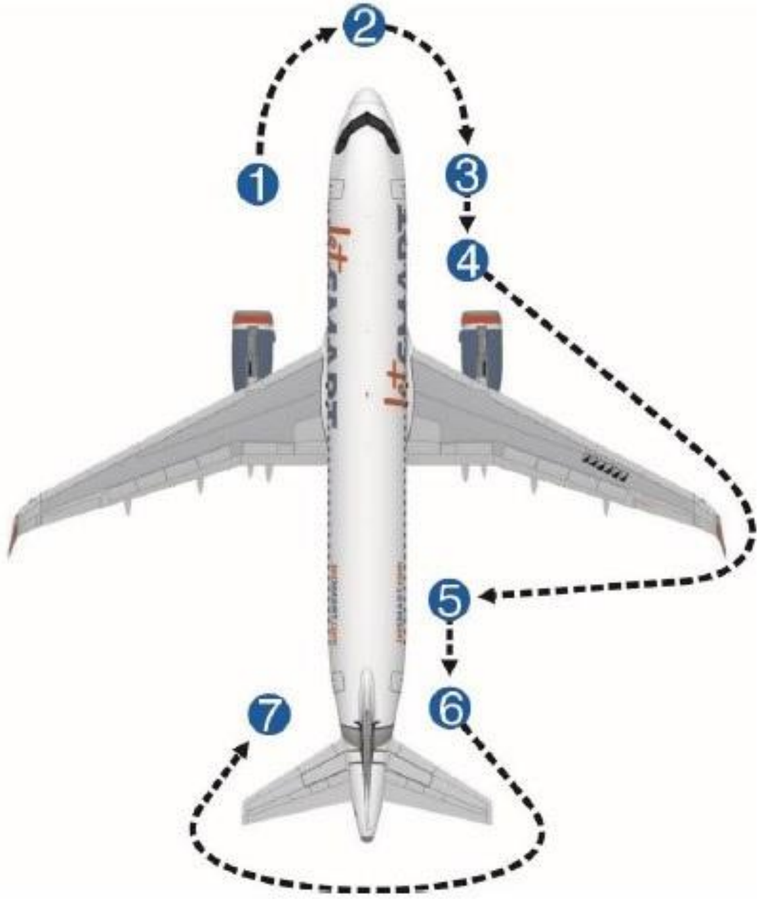
Discrepancia	Descripción
Descarga	Retirada planificada de carga del avión por cualquier motivo (p. ej., ausencia del pasajero, carga dañada)
Cambio de posición	Cambio de posición dentro del compartimento de carga o cambio de compartimento de carga
Ausencia	Carga no recibida por cualquier motivo, pero prevista en el LIR
Peso	Diferencia entre el peso de carga muerto mostrado en el LIR y el peso real de la carga
Carga incorrecta	Desajuste de la carga recibida para el vuelo (p. ej., número de ULD incorrecto, número de vuelo incorrecto, carga especial mal documentada)
Sujeciones	Ausencia, daños o averías de los fijadores de suelo, sujeciones de carga o redes
Técnica	Problemas técnicos del compartimento (p. ej., cierres averiados, soportes averiados, falta de redes separadoras o redes separadoras rotas, otros defectos)
No planificado	Cualquier carga muerta no incluida en el LIR

5. DIFERENCIAS RAMPA

Walkaround

- El coordinador de operaciones terrestres realizara una inspección visual, maximizando oportunamente la detección de daños en las áreas de trabajo de equipos de apoyo, con la finalidad de:
  - Detectar daños a la llegada de una aeronave a la plataforma (desde un vuelo o desde otro lugar)
  - Verificar, previo a la salida del vuelo, el correcto cierre de:
    - las puertas de pasajeros y de servicio
    - los paneles de operación bahías de
    - carguío de agua potable servicio de
    - baños aire acondicionado etc.
    -
    -
  - Que hayan sido operados por personal en la plataforma.

El Walk Around del Coordinación de Operaciones Terrestres deberá ser realizado de la siguiente forma:



1. Puerta de pasajeros delantera (1L).
2. Conexión cockpit (comunicación tierra – cabina).
3. Puerta de servicio delantera (1R).
4. Portalón de carga delantero
5. Portalón de carga trasero (Incluye bulk)
6. Puerta de servicio trasera (2L)
7. Puerta de pasajeros trasera (2R)

5. DIFERENCIAS RAMPA

Servicio agua potable y lavatorios

SERVICIO DE AGUA POTABLE
De acuerdo con el Capítulo 07 del MOT/MOR: Potabilidad de Agua y desechos.
Este servicio se realiza durante el pernocte de la aeronave.

Mínima cantidad de agua para comenzar el vuelo
Un avión puede ser programado máximo para 08 piernas en un día, si se realiza la siguiente fórmula:

- Cantidad de Agua en %: Número de legs x 5 + 10 = 50%

LEG	x	Constante	+	factor adicional	=	Cantidad de Agua en %
1	x	5	+	10	=	15%
2	x	5	+	10	=	20%
3	x	5	+	10	=	25%
4	x	5	+	10	=	30%
5	x	5	+	10	=	35%
6	x	5	+	10	=	40%
7	x	5	+	10	=	45%
8	x	5	+	10	=	50%

Se establece una media del 75% o ¾ de agua cargada en las aeronaves que pernoctan con despacho inicial posterior:

CARGUE DE AGUA AERONAVES QUE PERNOCTAN		
NO MENOS DE	**HASTA**	**NO DEBE CARGARSE**
50%	**75% o 3/4 tanque**	~~100%~~

- Servicio a solicitud – Servicio adicional
- Si la tripulación de vuelo tiene una solicitud adicional, este servicio debe solicitarse y realizarse sin afectar el horario de salida del vuelo.

SERVICIO DE LAVATORIOS (DESECHOS)
Favor referirse al Capítulo 07 del MOT/MOR: Potabilidad de Agua y desechos.
Este servicio se realiza durante el pernocte de la aeronave.

El avión debe iniciar su operación del día con 0% de cantidad de desechos (Waste Quantity).

El sistema de avión por default siempre emite una señal de "Waste Tank not empty" (El tanque de desechos no está vacío) cuando supera el 30% de su capacidad.

Esta indicación es una alerta de parte del sistema del tanque de desechos de la aeronave, sin embargo, **no es mandatorio la realización del servicio**.

5. DIFERENCIAS RAMPA

Movimiento de aeronaves

- El remolcado del avión puede realizarse por tres motivos:
  - Remolcado de mantenimiento
    - **(No Operacional)**
  - Remolcado operativo de despacho
    - **(Operacional)**
  - Remolcado de reposicionamiento
    - **(No Operacional)**

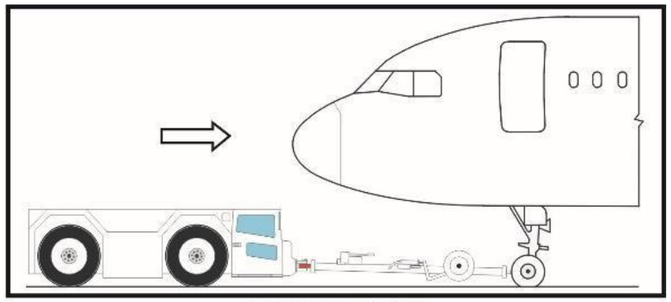
- Preparación previa al remolcado:
  - (Estándar IATA IGOM CAP 4)

Acción	Realizada por	
	Operador de frenos	Tractorista
Aplique la lista de comprobación de la cabina de mando para el remolcado. Véanse más detalles en el GOM de la aerolínea operadora.	✓	✓
Pruebe los medios de comunicación entre el tractor y la tripulación de vuelo.	✓	✓
Inserte el pasador de derivación de la dirección y desactive la dirección.	✓	✓
Dé permiso para conectar la barra de remolque y el tractor o el tractor TWL después de aplicar el freno de estacionamiento de la aeronave.	✓	
Instale los pasadores de seguridad del tren de aterrizaje, si lo requieren los procedimientos de la aerolínea operadora.	✓	✓
Conecte la barra de remolque; primero a la aeronave, luego al tractor y aplique el freno de estacionamiento.		✓
Antes de conectar el tractor TWL, asegúrese de que los MLG de la aeronave tengan sus calzos colocados simétricamente.		✓
Conecte el tractor TWL y aplique el freno de estacionamiento.		✓
Una vez que todos los GSE hayan sido retirados de la aeronave, retire o compruebe el proceso de retirada de los calzos de la aeronave.		✓
Asegúrese de que el avión es claramente visible a los otros participantes de acuerdo con los reglamentos locales, especialmente cuando esté oscuro (p. ej., conecte las luces externas y anticolisión).	✓	
Contacte ATC para pedir autorización para comenzar el movimiento de la aeronave (dependiendo de los reglamentos locales).	✓	✓
Tras recibir la autorización, quite el freno de estacionamiento de la aeronave.	✓	
Dé autorización y la instrucción al tractorista para comenzar a mover la aeronave.	✓	
Solicite confirmación al operador de frenos de que el freno de estacionamiento de la aeronave haya sido quitado.		✓
Lleve a cabo el remolcado.		✓

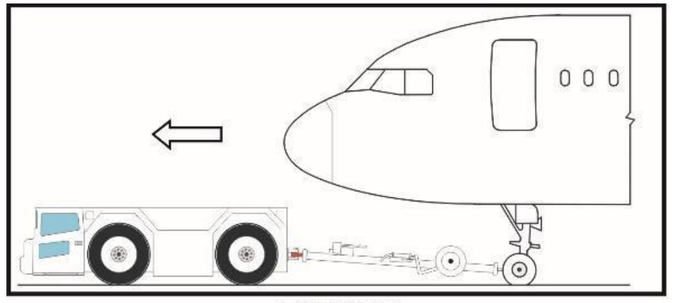
5. DIFERENCIAS RAMPA

Movimiento de aeronaves

- CIRCULAR Y MOT JetSMART:
  - OPERACIONAL
    - El remolcado/tractado de un avión con pasajeros, carga y combustible.



PUSH BACK



TOWING

  - NO OPERACIONAL
    - El remolcado/tractado de un avión sin pasajeros, sin carga y/o con combustible a bordo.

ROLES	TWT	TWL
Operador de Headset (Interfonía)* Operador de Frenos* Operador	√ √	- -
VHF* Operador de tractor de empuje* Señalero Principal (Marshall)	√ √	√ √
Señalero de ala (wing Walker) No se limita solo a estas funciones. Funciones de acuerdo con el aeropuerto y regulación local.	√ √	√ √

TWT

Tractor con barra
(Towbar tractor)

TWL

Tractor sin barra
(Towbarless tractor)

5. DIFERENCIAS RAMPA

Movimiento de aeronaves

- Indicación visual del límite de giro de la aeronave (NO TOW) durante remolque/tractado.

5. DIFERENCIAS RAMPA

Movimiento de aeronaves con APU INOPERATIVO

A) ALCANCE

El siguiente documento aplica para todos los proveedores de servicios aeroportuario que prestan servicios para JetSMART en las diferentes estaciones donde opera de acuerdo con la regulación local.

Es muy importante mantener una comunicación clara entre la tripulación de mando y el coordinador de operaciones terrestres (COT) / Supervisor de carga (SC) o la persona de tierra a cargo.

B) PRECAUCIÓN

De acuerdo con lo declarado en el FCOM (Flight Crew Operating Manual) de JetSMART, se consideran dos premisas para realizar el encendido del segundo motor en plataforma, siempre y cuando:

1) No se realice durante el pushback:
   a. Se podría realizar antes del pushback (en plataforma).
   b. Se podría realizar después del pushback (en la calle de rodaje o donde corresponda).

2) No se realice en simultáneo con el ASU conectado:
   a. El ASU se posiciona en el lado contrario de donde se encienda el primer motor, de acuerdo con la indicación del piloto.
   b. El COT/SC no puede autorizar área libre al piloto para encender el segundo motor de la aeronave si aún se encuentra conectado el ASU dentro de la zona de seguridad.

CAUTION	Do not perform the crossbleed engine start procedure during pushback. Simultaneous use of engine bleed supply and external pneumatic power supply is prohibited.

C) LIBRE PARA ENCENDIDO DEL SEGUNDO MOTOR

Antes de que el piloto encienda el segundo motor, es el COT/SC quien debe confirmar desde tierra que el área está libre (AREA CLEAR OF OBSTACLES):

1) En plataforma antes del pushback / salida autopropulsada.
2) Si no confirma el área libre, el piloto realizará un Crossbleed Eng. Start al terminar el pushback.

● **When cleared to start :**
AREA CLEAR OF OBSTACLES.....CONFIRM
Ensure increased power jet wake does not constitute any hazard to people or installation behind the aircraft.

IMPORTANTE: Cualquier desviación del presente documento ocurrido en la operación debe ser reportado en nuestro canal de reportes de seguridad operacional **IWEB** https://jetsmart-qsl.iwebjbs.com/index.php.

5. DIFERENCIAS RAMPA

Manifiesto de carga

- Manifiesta la carga que va en el vuelo, en caso se presente mercancía peligrosa (Ver qué operador puedes transportar DGR) o carga especial, este documento debe ir acompañado del NOTOC en los casos que corresponda.

MANIFIESTO DE CARGA

CARGO MANIFEST
ICAO ANNEX 9 APPENDIX 3

OPERATOR : **JET SMART** UNIT OF MEASURE : KG

A/C NATIONALITY/REG : **PERU** FLIGHT : **7001** DATE : **14/09/2023**

AIRCRAFT REGISTRATION **CC-AWQ**

POINT OF LOADING : **LIM** POINT OF UNLOADING : **AQP**

AIRWAYBILL	PCS	WEIGHT	DESCRIPTION	DEST	REMARKS	OFFICIAL USE
703 2029 419 0	413	1,325.3	DCTS, RPTS, IMPRESOS, VALIJAS, ACCESORIOS	AQP	CARGA GENERAL	P1

NOTOC

SPECIAL LOAD - NOTIFICATION TO CAPTAIN (NOTOC)
CARGA ESPECIAL - NOTIFICACION AL CAPITAN

FO RM-C O RP -G RH - 0001 REV 01 Fecha: 11/08/2023 Página 01 de 01

Origen	Número de Vuelo	Fecha	Matrícula Avión	Preparado por:

MERCANCIAS PELIGROSAS / DANGEROUS GOODS

Destino	Número de AWB (Guía Aerea)	Descripción del Artículo	Clase o División Grupo de Compatibilidad	ID o Número de UN	Sub - Riesgo	Número de Paquetes	Cantidad Neta o (TI) Índice de Transporte por paquete	Categoría de Material Radioactivo	Grupo de E mb alaje	Código	CAO (x)	Posición en bodega	Cargado en

OTRAS CARGAS ESPECIALES / OTHER SPECIAL LOAD

Destino	Número de AWB/PNR Pasajero	Descripción del Contenido	Número de Paquete	Cantidad	Información Adicional	Código	Posición en bodega / Asiento Pax	Posición en bodega

Firma Encargado de Rampa	Firma Capitán	Otra información

I certify the above dangerous goods and Special Load have been loaded in accordance with all applicable HazMat regulations and I further certify there is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft. Al firmar, Certifico que NO hay evidencia de que se hayan cargado en las bodegas del avión paquetes dañados o con fugas que contengan mercancías peligrosas en el dispositivo unitario de carga y, si corresponde, el paquete de este documento cumple con los requisitos sanitarios y legales nacionales e internacionales. Al firmar, confirmo recibido el NOTOC.

TRASLADO DE CARGA

	RUTA	JAT - JA	JES - WJ	JAP - JZ	JEC-J6
CARGA GENERAL	DOM	√ √ √	√ √	√ √	- - - -
	INT	√	√* √		
DGR	DOM			-	
	INT			-	

*Limitado a Clase 9

NOTA: Siempre deben llevar firma de la persona que elabora/emite los documentos.

7. DIFERENCIAS RAMPA LIR a partir de mayo 2024

JetSMART

```
LOADING INSTRUCTION/REPORT          PREPARED BY                    EDNO
ALL WEIGHTS IN KILOGRAM           Carlos Avendano L.644             03

FROM/TO FLIGHT       A/C REG    VERSION          CREW     DATE      TIME
CCP CJC JA   546 /22 CCDIK      Y186             2/4      22MAY24 1734

PLANNED JOINING LOAD
CJC     Y 168                   C    210  M      0  B    880

JOINING SPECS :
TRANSIT SPECS :
RELOADS :
                                                                 ACTUAL
LOADING INSTRUCTION                                              WEIGHT
*******************************************************************
CPT 1      MAX   3402                                  :
:                                                      :
:11                                                    :         D
:ONLOAD:   CJC   C/90                                  :         O
:                C/70                                  :         O
:SPECS: HUM/90                                         :         R
:REPORT:                                               :
: . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .:. . . . . .
:12                                                    :
:ONLOAD:   CJC   B/405/29PCS                           :
:REPORT:                                               :
: . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .:. . . . . .
:13                                                    :
:ONLOAD:   CJC   B/475/34PCS                           :
:               BT/0/0PCS                              :
:REPORT:                                               :
:                                                      :
:                                         CPT 1 TOTAL: ___________
CPT 3      MAX   2426                                  :
:                                                      :
:31                                                    :
:ONLOAD:   CJC   C/50                                  :
:SPECS: PER/50                                         :
:REPORT:                                               :
: . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .:. . . . . .
:32    NIL                                             :
:REPORT:                                               :
:                                                      :
:                                         CPT 3 TOTAL: ___________
```

Fecha de operación (1)

Time stamp en local time DEP (2)

Información de carga especial incluida en la posición (3)

Información de carga especial incluida en la posición (3)

```
:                                            CPT 5 TOTAL:
*******************************************************************

---------------------------------------------------------------
|COMPT.         |     1     |     3     |     4     |     5     |
|TRANSIT KG.    |        0  |        0  |        0  |        0  |
|ONLOAD  KG.    |     1040  |       50  |        0  |        0  |
|TOTAL   KG.    |     1040  |       50  |        0  |        0  |
|MAXIMUM KG.    |     3402  |     2426  |     2110  |     1497  |
---------------------------------------------------------------

THIS AIRCRAFT HAS BEEN LOADED IN ACCORDANCE WITH THESE
INSTRUCTIONS AND DEVIATIONS SHOWN IN THIS REPORT.
THE CONTAINER / PALLETS AND BULK LOAD HAVE BEEN SECURED
IN ACCORDANCE WITH CURRENT COMPANY INSTRUCTIONS.

LOADING RESPONSIBLE                  RAMP AGENT

NAME :                               NAME :

SIGNATURE :                          SIGNATURE :
```

Espacio para las firmas de Encargado de Carga y Agente de Rampa (4)

- Cambios más importantes:
  - Fecha de la operación (día) al costado del vuelo.
  - Hora de emisión (Time stamp) en hora local (local time) del aeropuerto de salida (DEP).
  - Información de carga especial incluida en la posición
    - “SPECS”
  - Espacio para las firmas del Responsable de cargar (COT/SC) y agente de rampa (RMP).

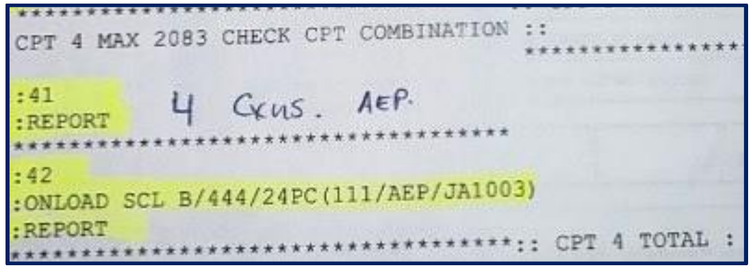
5. DIFERENCIAS RAMPA

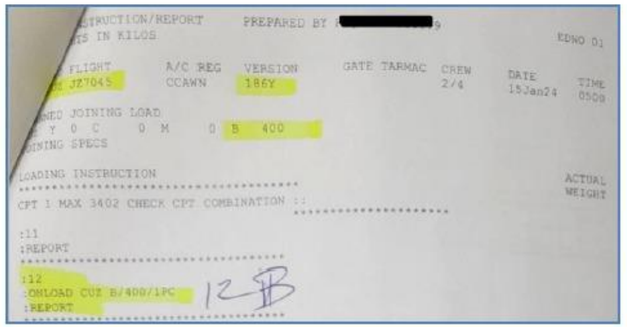
Cierre de vuelo - Cross check

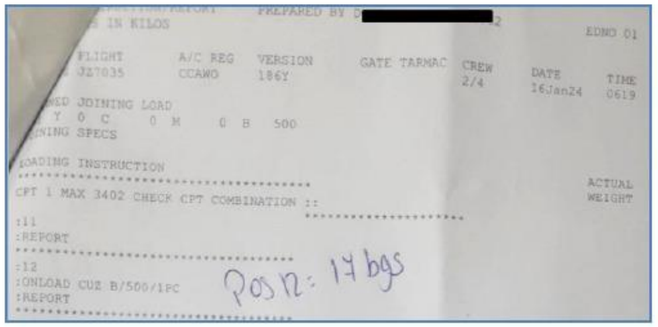
CIERRE DE VUELO - CROSS CHECK
Referencia MOT/MOR. Cap 09.3. PROCESOS DE ESTIBA

a) Al momento del cierre del vuelo y previo a la emisión de la estiba o del envío de esta por ACARS al avión, el Coordinador de Operaciones Terrestres y/o Estibador, deben hacer un cross check de información, en la cual el Coordinador de Plataforma (COT/Supervisor de carga) informará lo siguiente:
   i. Combustible final.
   ii. Distribución final de carga propia y del equipaje del avión, posición por posición y/o bodega por bodega.
   iii. Equipaje de mano de los pasajeros que es bajado y compartimentos de carga donde es ubicado.
   iv. Equipaje que es reubicado, porque la bodega asignada para ser embarcada se completó.
   v. Cargas Propias o Equipajes especiales que no cumplan con las condiciones para ser embarcadas, incluyendo aquellas que sobrepasen las restricciones de peso (mayor peso para una posición, sobrepasen la resistencia de piso, etc).
   vi. Cargas Propias o Equipajes especiales que deben ser reubicadas en las bodegas, por razones de capacidad, de dimensiones (largo y/o ancho) no caben en las bodegas u ocupan más de una bodega, daño o falta de mallas o elementos de contención o sujeción, etc.
   vii. Equipajes de características especiales, que pudiesen alterar de alguna forma la planificación de carguío de las bodegas.
   viii. Cualquier otro ítem que el Estibador estime importante de informar y que el Estibador deba considerar e informar a la estación de destino.
b) Una vez recibida la información, el COT/ Supervisor de carga, debe chequear y repetir, lo mismo que le informó Estibador (Flight Dispatch), quien deberá dar su conformidad.
c) Una vez cumplido este Cross Check, el Estibador (Flight Dispatch), debe emitir la estiba y/o enviar vía ACARS directamente al avión.
d) Los cambios a ajustes a la distribución, además de ser informados verbalmente al Capitán, deberán ser documentados en la LIR y confirmados previo a la salida del vuelo.

Ejemplo de modificaciones manuales en la LIR:







Limpieza efectuada por JETSMART

Las operaciones de JETSMART no incluyen el servicio de limpieza de aeronave en cada parada, estos servicios solo se realizan a solicitud y/o se programan con anticipación.

Procedimiento: PRO GRH 01 CORP_LIMPIEZA DE AERONAVES

6. LIMPIEZA DE AERONAVES

Tipos de limpieza

- LIMPIEZA PROGRAMADA
  - Limpieza de escala (turnaround) o de tránsito(transit)
    - Se realiza en vuelos de punto a punto cuando el tiempo de vuelo tiene una duración mayor de 03 horas y 30min. Se pone énfasis en la limpieza de baños.
  - Limpieza pernocte/escala larga (Night-stop/ layover)
    - Servicio realizado cuando una aeronave permanece en tierra más de 4 horas o pernocta.

- LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN DURANTE UN EVENTO (NO PROGRAMADA)
  - Caso, presunto o confirmada de enfermedad contagiosa
  - Avión contaminado con líquidos corporales

6. LIMPIEZA DE AERONAVES

Productos de limpieza

- Productos de limpieza y Desinfección
  - Los insumos para utilizar durante la limpieza y desinfección de la aeronave deben ser provistos por la empresa de aseo cumpliendo con el IGOM 3.7.3 y las normas del fabricante de aeronaves.
  - Nunca utilice productos fuera de fecha o sin registro.
  - La OACI a través de la CART recomienda el uso de una solución de **alcohol isopropílico al 70%** (IPA) como desinfectante para las superficies de contacto en la cabina de mando, la cabina y las bodegas de carga.
  - Los productos de limpieza y desinfección que utilice el proveedor deben cumplir con y estar certificados de acuerdo con las normativas del OEM.

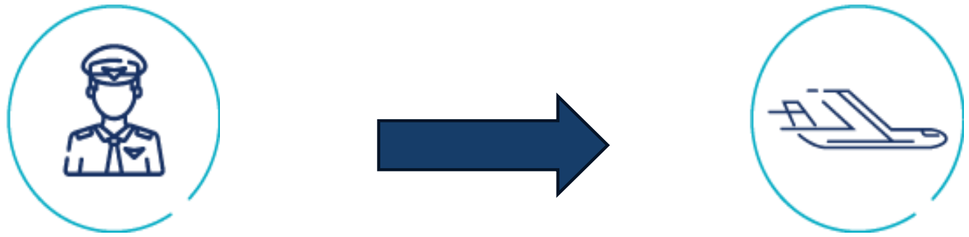
Apoyando a las agencias de cuarentena fronterizas nacionales en todo el mundo, la OMS y las pautas y procedimientos nacionales de desinsectación y los operadores de aeronaves durante 30 años. Callington mantiene el cumplimiento y los registros de productos de desinsectación en la mayoría de los países del mundo, para facilitar que las aerolíneas cumplan con las regulaciones de desinsectación del país, para todas las rutas de vuelo.

6. LIMPIEZA DE AERONAVES

Comunicación entre áreas involucradas

- COMUNICACIÓN ENTRE LA TRIPULACIÓN DE MANDO/CABINA Y EL PERSONAL DE TIERRA
  - En caso de un evento:
    - Es la tripulación de mando/cabina quien debe comunicarse con el personal de operaciones en tierra (SOC/CCO) proporcionando los detalles del evento para asegurarse de que el personal de limpieza esté preparado para recibir a la aeronave con el equipo de protección personal (EPP), los equipos y materiales apropiados.

    - La tripulación de cabina debe recopilar los datos del pasajero del evento, así como indicar el número de asiento para proceder con la limpieza y desinfección ni bien el personal de tierra ingrese a la aeronave.



6. LIMPIEZA DE AERONAVES

A solicitud –Flujo de activación de limpieza

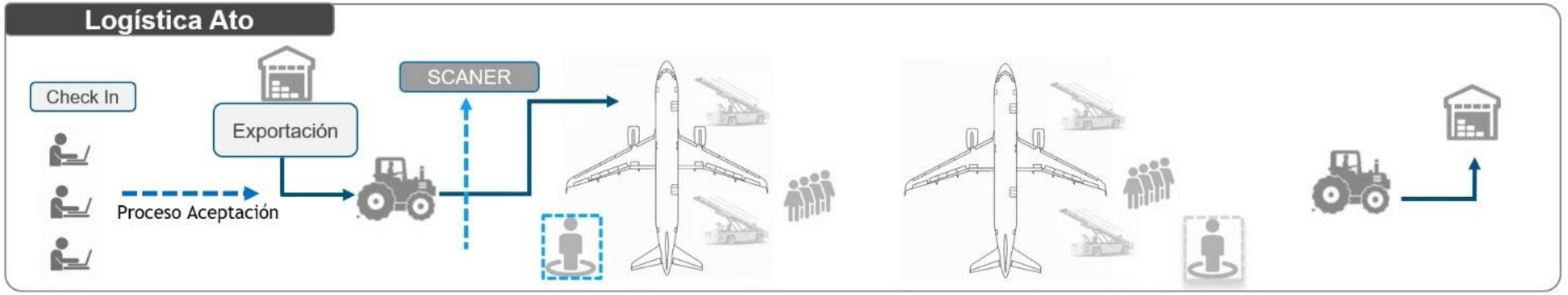
- Para la activación de limpieza se debe informar al personal de tierra del suceso y, por lo tanto, de que se sigan los procedimientos correspondientes de limpieza y desinfección.
- EN VUELO
  - 1. Tripulación de cabina informa del requerimiento de limpieza a tripulación de mando (Especificando con detalle el requerimiento; ejemplo;
  - baño delantero sucio con restos orgánicos “vómito”).
  - 2. Tripulación de mando envía mensaje vía ACARS al SOC, considerando los detalles anteriormente mencionados:
  - a. Se debe considerar que esto debe ser enviado como límite a las -35 min de la STA.
  - 3. SOC envía notificación a través del medio de comunicación establecido por la compañía al aeropuerto de arribo.
  - 4. Equipo de limpieza debe esperar con todos los implementos necesarios para ejecutar las labores de limpieza en la posición de arribo de la aeronave.
  - 5. Tripulación debe informar al equipo de limpieza la o las zonas donde se requiere limpiar.
    6. Proveedor de limpieza debe hacer firmar el documento de atención a la tripulación.

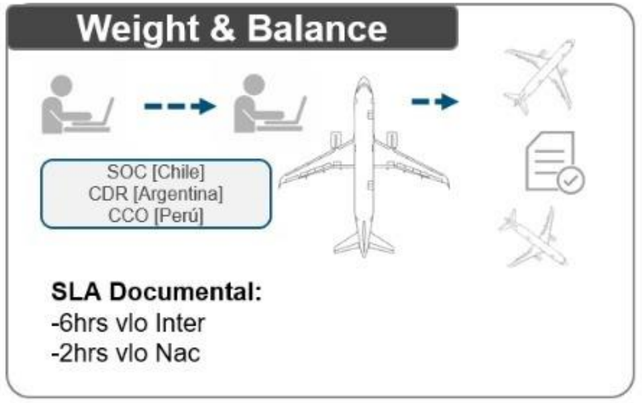
    En caso de que la tripulación esté terminando su asignación e ingrese una nueva tripulación a la aeronave, el documento de atención deberá ser firmado por la tripulación entrante.
- EN TIERRA
  - 1. SOC envía notificación a través del medio de comunicación establecido por la compañía a la persona encargada en el aeropuertode arribo.
  - 2. La persona encargada de tierra alerta al equipo de limpieza, este debe esperar con todos los implementos necesarios para ejecutar las labores de limpieza en la posición de arribo de la aeronave.
  - 3. Tripulación debe informar al equipo de limpieza la o las zonas donde se requiere limpiar.
  - 4. Proveedor de limpieza debe hacer firmar el documento de atención a la tripulación.
  - En caso de que la tripulación esté terminando su asignación e ingrese una nueva tripulación a la aeronave, el documento de atención deberá ser firmado por la tripulación entrante.

7. OPERACIÓN DE CARGA

Modus operandi

CARGO: Modus Operandi Operational





Documentación:

- Internacional

Deposito Franco: Productos consumidos en nuestras aeronaves, zona delimitada dentro del aeropuerto.

- ✓ Guía aérea
- ✓ Orden de Consumo autorizada por aduana
- ✓ Packing list [MMPP]

Para sacarla fuera del país

No Deposito Franco

- ✓ Guía aérea
- ✓ DUS autorizada por aduana
- ✓ Packing list [MMPP]

Para sacarla fuera del país sin ser del depósito franco.

- Nacional

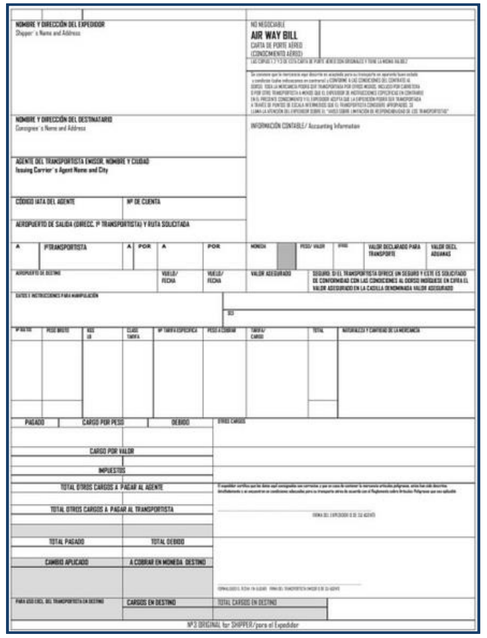
Deposito Franco: se puede mover solo entre depósitos francos y si no es deposito franco el destino?

- ✓ Guía aérea
- ✓ Packing list [MMPP]

7. OPERACIÓN DE CARGA

Guía aérea

- Para el embarque de mercancías es necesario considerar los siguientes documentos:
  - Guía área
    - Es conocida también como AirwayBill, debe ser entregado por el embarcador y contiene la siguiente información.
      - Nombre y dirección del expedidor y consignatario
      - Aeropuerto de salida y llegada
      - Aeropuerto destino
      - Ruta solicitada
      - Marcas y número que aparecen en los bultos
      - Cantidad, peso y tipo de bulto
      - Descripción de la mercancía y dimensiones de los bultos, no se aceptan descripciones genéricas
      - Fecha de emisión y firma del embarcador
  - Declaración de expedido de mercancías peligrosas
    - Es el documento que acompaña a cada embarque de carga considerar Mercancía peligrosa, debe ser completado y entregado por el expedidor.
- El área de carga tambien es responsable del almacenamiento y paletización de las mercancías que la compañía transporta, estas actividades se refieren:
  - Paletización:
    - Se refiere al proceso que busca asegura la carga a un elemento ULLD.
  - Almacenamiento:
    - Se refiere al proceso que permite optimizar el espacio dentro de un ULD o bien dentro de una bodega.


NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL EXPEDIDOR
Shipper's Name and Address

NO NEGOCIABLE
AIR WAY BILL
CARTA DE PORTE AÉREO
(CONOCIMIENTO AEREO)

NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL DESTINATARIO
Consignee's Name and Address

INFORMACIÓN CONTABLE/ Accounting Information

AGENTE DEL TRANSPORTISTA emisor, NOMBRE Y CIUDAD
Issuing Carrier's Agent Name and City

CÓDIGO IATA DEL AGENTE

Nº DE CUENTA

AEROPUERTO DE SALIDA (DIRECC. 1º TRANSPORTISTA) Y RUTA SOLICITADA

A | 1ºTRANSPORTISTA | A | POR | A | POR | MONEDA | PESO/ VALOR | DVSC | VALOR DECLARADO PARA TRANSPORTE | VALOR DECL. ADUANAS

AEROPUERTO DE DESTINO | VUELO/ FECHA | VUELO/ FECHA | VALOR ASEGURADO | SEGURO SI EL TRANSPORTISTA OFRECE UN SEGURO Y LO SE SOLICITADO DE CONFORMIDAD CON LAS CONDICIONES AL DORSO INDÍQUESE EN CIFRA EL VALOR ASEGURADO EN LA CASILLA DENOMINADA VALOR ASEGURADO

GASTOS E INSTRUCCIONES PARA MANIPULACIÓN

XXX

Nº BULTOS | PESO BRUTO | KG/LB | CLASE TARIFA | Nº TARIFA ESPECIFICA | PESO A COBRAR | TARIFA/ CARGO | TOTAL | NATURALEZA Y CANTIDAD DE LA MERCANCÍA

PAGADO | CARGO POR PESO | DEBIDO | OTROS CARGOS

CARGO POR VALOR

IMPUESTOS

TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL AGENTE

TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL TRANSPORTISTA

TOTAL PAGADO | TOTAL DEBIDO

CAMBIO APLICADO | A COBRAR EN MONEDA DESTINO

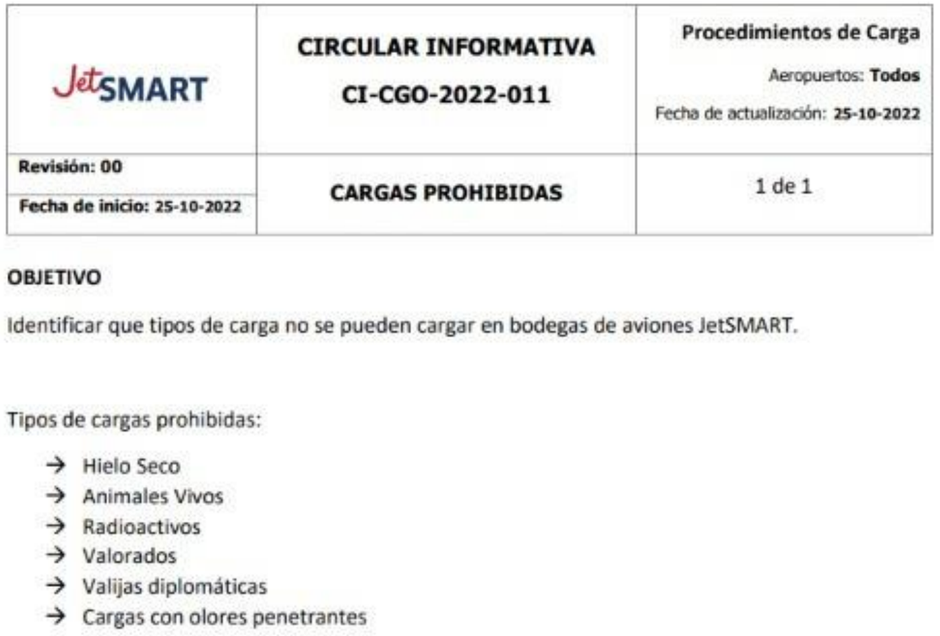
PARA USO DEL TRANSPORTISTA EN DESTINO | CARGOS EN DESTINO | TOTAL CARGOS EN DESTINO

Nº 1 ORIGINAL for SHIPPER/ para el Expedidor

7. OPERACIÓN DE CARGA

Etiquetas de carga

- Las mercancías transportadas como Carga además de estar respaldadas por la documentación mencionada deben portar:
  - ETIQUETAS DE MANIPULACION
    - Estas señalan el manejo y cuidado que deben tener esos bultos.
  - ETIQUETAS DE RIESGO
    - Estas señalan
- Optimización de bodegas
- Tiempos de entrega
- Cargas especiales y sistemas de fijación



JetSMART	CIRCULAR INFORMATIVA CI-CGO-2022-011	Procedimientos de Carga Aeropuertos: **Todos** Fecha de actualización: **25-10-2022**
Revisión: 00 **Fecha de inicio: 25-10-2022**	**CARGAS PROHIBIDAS**	1 de 1

OBJETIVO

Identificar que tipos de carga no se pueden cargar en bodegas de aviones JetSMART.

Tipos de cargas prohibidas:

- → Hielo Seco
- → Animales Vivos
- → Radioactivos
- → Valorados
- → Valijas diplomáticas
- → Cargas con olores penetrantes

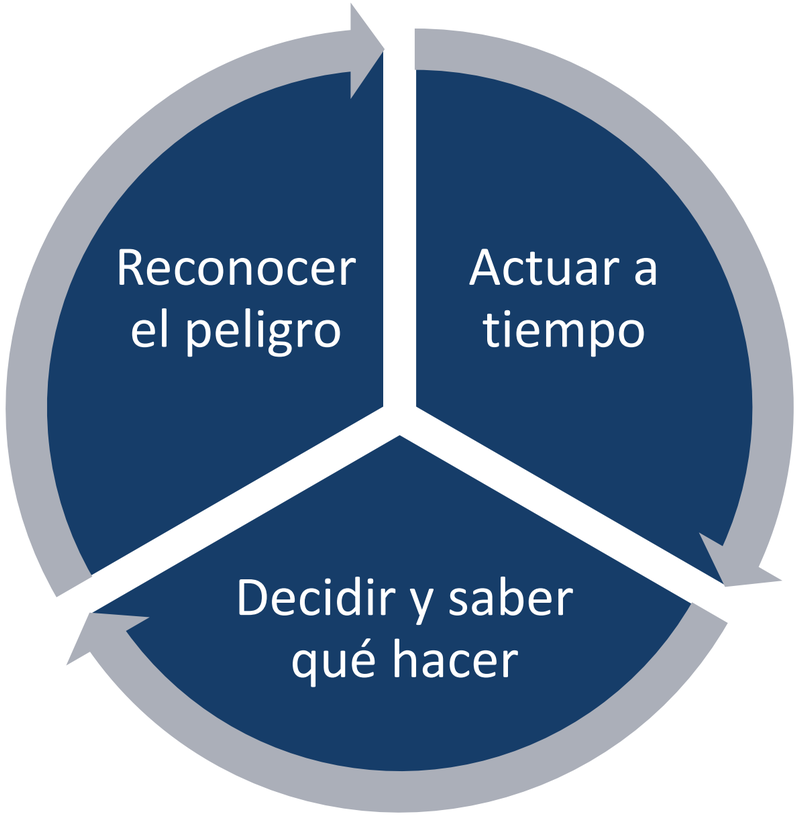
8. CONCIENCIA SITUACIONAL

¿Por qué se presentan los peligros?

Porque existen condiciones
inadecuadas / inseguras
en el lugar de trabajo

Importante FFHH: Las personas cometemos errores (actos errados).

METODO PARA EVITAR ACCIDENTES



8. CONCIENCIA SITUACIONAL

PREVENIR:

- Mantener orden y limpieza
- Usar los EPP en todo momento
- Estar alerta
- Respetar todas las normas
- Corregir o informar peligros
- Detectar peligros
- Actuar a tiempo
- Mantenerse actuando preventivamente
- Informar de todo riesgo que se detecte

FACTORES HUMANOS

- Los factores humanos son parte de las personas.
- Es la interacción de las personas y el ambiente de trabajo.
- Es la relación con su equipo, procedimientos y medio ambiente.
- El principal objetivo es mitigar los riesgos relacionados con los factores humanos de forma segura y eficiente.

8. CONCIENCIA SITUACIONAL

"La capacidad para mantener una vigilancia constante sobre información importante, entendiendo la relación entre los distintos componentes de la información y la proyección de este entendimiento hacia el futuro cercano para tener la capacidad de tomar decisiones críticas."

Percepción –Comprensión –Proyección del Estado Futuro

JetSMART
100