



Manual de Políticas Corporativas

Política para la Asignación de Jornadas de Trabajo de Técnicos de Mantenimiento

MPC-DIM-183

Revisión Original

Noviembre 2021

Política para la Asignación de Jornadas de Trabajo de Técnicos de Mantenimiento

1. Control

1.1. Tabla de autorizaciones

No. de Revisión	Emitido por	Revisado por	Autorizado por
Original	Octavio Martínez. Jefe de Mantenimiento Línea	Omar López Director de Mantenimiento.	Víctor Landa. Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

1.2. Registro de revisiones

No. de Revisión	Fecha de la Revisión	Motivo de la Revisión
Original	Noviembre 2021	Original

1.2.1. Responsable de la revisión

El responsable de editar, revisar y actualizar este procedimiento es el jefe de Mantenimiento Línea

1.2.2. Criterio de la revisión

Este procedimiento será revisado cuando menos una vez al año a partir de la fecha de su emisión, o antes si se cambia para mejorar el sistema administrativo de la organización, o bien, a causa de la generación o actualización de la regulación aplicable.

1.3. Lista de distribución

1. Director de Ingeniería y Mantenimiento.
2. Jefe de Mantenimiento Línea.
3. Gerente de Recursos Humanos.

4. Director de Seguridad Aérea, Aseguramiento de Calidad y Capacitación.
5. Supervisor de CCM.

2. Contenido

2.1. Definiciones y acrónimos

2.1.1. Definiciones

Fatiga: Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño o a periodos prolongados de vigilia, fase circadiana, o volumen de trabajo (actividad mental y física) y que puede menoscabar el estado de alerta de un individuo y su habilidad para realizar sus funciones relacionadas con la seguridad operacional.

Jornada de trabajo: Tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrón para prestar su trabajo. Nivel de alerta: Hace referencia al estado mental en el que el individuo se encuentra dispuesto a responder ante una posible aferencia sensorial externa o interna.

Periodo de descanso: Periodo continuo y determinado de tiempo que sigue o precede al servicio, durante el cual los miembros de la tripulación de vuelo están libres de todo servicio.

Seguridad Operacional: Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

2.1.2. Acrónimos

AMM Aircraft maintenance manual

MGMMyPT Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller

2.2. Objetivo

El objetivo del presente procedimiento es establecer los horarios de trabajo y/o jornadas, con el propósito de garantizar que el personal técnico en mantenimiento esté suficientemente alerta para trabajar a un nivel satisfactorio de desempeño y garantizar la seguridad operacional; así como reducir los niveles de fatiga del personal.

2.3. Alcance

Aplica a todas las estaciones de trabajo donde TAR Aerolíneas tenga personal técnico laborando.

2.4. Referencias

Ley federal del trabajo

2.5. Responsabilidades

2.5.1. Jefe de Mantenimiento Línea

Es el responsable de llevar el control y programación de las jornadas de trabajo o tiempos de servicio del personal técnico, así como de vigilar que se cumpla.

2.5.2. Personal técnico Aeronáutico.

Cumplir con los requerimientos de este procedimiento.

2.6. Consideraciones

En TAR Aerolíneas, para definir las jornadas de trabajo y sus respectivos descansos, dividimos a la planta de técnicos en 3 grupos, cada uno con diferentes modalidades de trabajo, y apegándose a lo indicado en la Ley federal del trabajo para la asignación de jornadas laborales; estos tipos son:

Puesto	Tipo de jornada	Jornadas		Descanso
Técnico en Línea	Diurna	8 hrs/ día	48 hrs/semana	1 día/semana
Técnico en Pernocta	Nocturna	7 hrs/ día	42 hrs/ semana	1 día/semana
Técnico a bordo	Mixta	7.5hrs/ día	45 hrs/ semana	1 día/semana

Políticas de TAR:

- El trabajador y el patrón fijarán la duración de la jornada de trabajo, sin que pueda exceder los máximos semanales. Los trabajadores y el patrón podrán repartir las horas de trabajo, a fin de permitir a los primeros el reposo adecuado.
- La jornada de trabajo podrá ser mayor a la indicada en la tabla del numeral 2.6 siempre y cuando no se rebasen las horas que se deben trabajar a la semana, lo que beneficia al trabajador al contar con más de un día de descanso.
- En caso de alguna excedencia en la jornada laboral mayor a 12 horas del personal técnico, se asignará un Periodo de descanso mínimo de 10 horas.

2.7. Desarrollo

Tomando como base las consideraciones expuestas anteriormente, el jefe de mantenimiento línea o quien designe se debe asegurar de lo siguiente:

2.7.1. Técnicos a bordo.

Debido a que los técnicos a bordo cubren rutas o líneas de avión las cuales salen y regresan a las bases o estaciones de QRO, MTY, HMO y CUU, en ocasiones los técnicos tienen que volar jornadas mayores a las 8 horas promedio, por lo cual, se definen las siguientes políticas:

- Jornada: 12 hrs de servicio.
 - Se podrán hacer 2 días continuos de jornadas de 12 horas de servicio y posteriormente otorgar un día de descanso.
 - Si por alguna razón la jornada se extiende más allá de las 12 horas, asegurar que el técnico goce de un descanso mínimo de 8 horas antes de otra asignación.
 - Asegurar que no rebase un total de 45 horas de trabajo o jornada a la semana, considerando la semana de lunes a domingo.
 - De preferencia y si la operación lo permite, el técnico a bordo se le podrán otorgar hasta 2 días consecutivos de descanso.
 - Por el tipo de operación, los descansos nos son fijos, se buscará respetar un día mínimo fijo.
 - El técnico a bordo, su lugar para viajar será la cabina de pilotos, sin embargo, para evitar la fatiga y contar con descanso en su tiempo de servicio, se le hará reservación para viajar en cabina de pasajeros y descansar durante el vuelo; siendo su tiempo de trabajo durante los tránsitos.
 - La jornada de trabajo de un técnico de cuenta a partir de que el jefe de mantenimiento línea lo defina; de lo contrario deberá ser media hora antes de que inicie el vuelo.

2.7.2. Técnico en pernocta.

Debido a que los técnicos en pernocta cuentan con horarios nocturnos, en ocasiones y de acuerdo con la operación se tendrán jornadas mayores a las 7 hrs diarias, por lo cual, se definen las siguientes políticas:

- Jornada: 12 hrs de servicio.
 - Se harán 2 días continuos de jornadas de 12 horas de servicio por 2 días de descanso.
 - Si por alguna razón la jornada se extiende más allá de las 12 horas, asegurar que el técnico goce de un descanso mínimo de 8 horas antes de otra asignación.
 - Asegurar que no rebase un total de 42 horas de trabajo o jornada a la semana.
- 2. Jornada: 5 días de servicio por 2 de descanso.
 - Esta jornada consta de cinco días de servicio por dos días de descanso con una jornada de trabajo de 8.5 horas. El horario será de las 22 hrs a las 6:30 hrs con un receso de 30 minutos. Sin embargo, si por necesidad de la operación se requiere mover la hora de entrada, ésta la notificará el jefe de Mantenimiento o su designado.
 - o Aún y cuando los días de descanso serán fijos, por necesidades de la operación, éstos se podrán mover con previo aviso del Jefe de Mantenimiento Línea.
- 3. Jornada: 6 días de servicio por 1 día de descanso.
 - Esta jornada consta de seis días de servicio por un día de descanso con una jornada de trabajo de 7 horas. El horario será de las 23 hrs a las 6 hrs con un receso de 30 minutos. Sin embargo, si por necesidad de la operación se requiere mover la hora de entrada, ésta la notificará el jefe de Mantenimiento o su designado.
 - Aún y cuando el día de descanso sea fijo, por necesidades de la operación, éste se

podrá mover con previo aviso del Jefe de Mantenimiento Línea.

2.7.3. Técnico en línea

Debido a la naturaleza de la operación, en ocasiones se tendrán jornadas mayores a las 8 horas, por lo cual, se establecen las siguientes políticas:

- Jornada: 12 hrs de servicio.
 - Se podrán hacer 2 días continuos de jornadas de 12 horas de servicio por 2 día de descanso.
 - Si por alguna razón la jornada se extiende más allá de las 12 horas, asegurar que el técnico goce de un descanso mínimo de 8 horas antes de otra asignación.
 - Asegurar que no rebase un total de 48 horas de trabajo o jornada a la semana.
 - El horario será definido por el jefe de Mantenimiento Línea. En este horario el técnico gozara de una hora de comida.
- 2. Jornada: 5 días de servicio por 2 de descanso.
 - Esta jornada consta de cinco días de servicio por dos días de descanso con una jornada de trabajo de 10 horas. El horario será definido por el jefe de Mantenimiento Línea. En este horario el técnico gozara de una hora de comida.
 - Aún y cuando los días de descanso serán fijos, por necesidades de la operación, éstos se podrán mover con previo aviso del Jefe de Mantenimiento Línea.
 - En este horario el técnico gozara de una hora de comida dentro de esta jornada de trabajo, la cual, no se considera para el cálculo de las 48 horas de trabajo que debe de cumplir a la semana.
- 3. Jornada: 6 días de servicio por 1 día de descanso.
 - Esta jornada consta de seis días de servicio por un día de descanso con una jornada de trabajo de 9 horas. El horario será definido por el jefe de Mantenimiento Línea.
 - Aún y cuando el día de descanso sea fijo, por necesidades de la operación, éste se podrá mover con previo aviso del Jefe de Mantenimiento Línea.
 - En este horario el técnico gozara de una hora de comida dentro de esta jornada de trabajo, la cual, no se considera para el cálculo de las 48 horas de trabajo que debe de cumplir a la semana.

2.8. Cambios de turno:

Por el tipo de operación de TAR Aerolíneas, solo el personal de pernocta realiza trabajos programados, atención de reportes de pilotos y seguimiento de fallas, entre otras actividades durante las noches, por lo cual, no hay personal de día que continúe con éstos trabajos de mantenimiento. El mismo personal de pernocta es quien recibe y libera los aviones a su primer vuelo. Por lo tanto, no se contempla cambio de turno en la operación.

Sin embargo, para poder administrar correctamente la aplicación del mantenimiento en las pernoctas, el Jefe de Mantenimiento Línea o su designado, previo al inicio de turno, hace entrega al supervisor encargado de la pernocta, de las tareas que se tienen que aplicar durante la noche. Así también al final del turno, tiene que dejar el reporte

de las actividades que se cumplieron, así como trabajos adicionales que las aeronaves tengan reportadas por parte de la tripulación de vuelo.

Dentro de las actividades que tiene que hacer el supervisor encargado de la pernocta son:

- Atención de reportes de piloto.
- Revisión y cierre de reportes diferidos.
- Servicios de mantenimiento programados.
- Trabajos de apariencia de las aeronaves.
- Reporte del estatus flota al Centro de Control Operacional.
- Liberación de las aeronaves en su primer vuelo.
- Reporte de la producción de su turno.

2.9. Descripción del procedimiento

Paso	Responsable	Descripción
1	Jefe de Mantenimiento Línea	Planeación de las jornadas laborales teniendo en consideración el tipo de jornada que el personal técnico realice.
2	Jefe de Mantenimiento Línea	Difusión de manera anticipada de las jornadas laborales de manera electrónica al personal técnico.
3	Personal técnico	Corroborar que la asignación de la jornada no genere alguna excedencia en sus horas laborales, en caso de existir alguna, informarlo a su encargado.
4	Personal técnico	Apegarse a la jornada laboral asignada a no ser que por alguna situación extraordinaria se requiera su servicio.
5	Personal técnico	Realizar las actividades programadas dentro de la jornada asignada en cumplimiento del AMM.
6	Jefe de Mantenimiento Línea	Cuando se presentara alguna excedencia en las horas de trabajo por jornada semanal, asignar el tiempo de descanso correspondiente.

2.10. Diagrama de flujo



AVISO DE CONFIDENCIALIDAD Y ALCANCE LEGAL

La información, organización, gráficas, diseño, compilación, know-how y otros aspectos de los elementos contenidos en este documento, incluyendo la plataforma de Intranet, son de carácter confidencial por lo que queda estrictamente prohibida por ley su copia, reproducción por cualquier medio, divulgación verbal o escrito y/o distribución total o parcial, sin autorización expresa de Link Conexión Aérea S.A. de C.V. conocida bajo el nombre comercial de TAR Aerolíneas. La publicación o transmisión de información o documentos contenidos en la intranet de TAR Aerolíneas no constituye una renuncia de cualquier derecho relacionado con tales documentos o información. En este sentido, TAR Aerolíneas hace expresa reserva del ejercicio de todas las acciones, tanto civiles como penales, destinadas al resguardo de sus legítimos derechos.

From:

<https://wiki.tarmexico.com/> - **TAR MÉXICO**

Permanent link:

<https://wiki.tarmexico.com/mpc/183?rev=1637255318>



Last update: **18/11/2021 17:08**