



## Manual de procedimientos internos técnicos

### Procedimiento para calificar al personal técnico de mantenimiento para llevar a cabo el arranque y taxeo de aeronaves

MPIT-DSAAC-GCAP-003

Revisión Original

# Procedimiento para calificar al personal técnico de mantenimiento para llevar a cabo el arranque y taxeo de aeronaves

## 1. Control

### 1.1. Tabla de autorizaciones

No. de Revisión	Emitido por	Revisado por	Autorizado por
1	Víctor Landa Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad	Víctor Landa Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad	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	Marzo 2019	Original
1	Mayo 2020	Actualización del titular de la Dirección de Seguridad Aérea

#### 1.2.1. Responsable de la revisión

El responsable de editar, revisar y actualizar este procedimiento es Gerente de Seguridad Aérea

#### 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. Dirección de Operaciones
2. Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de Calidad
3. Jefatura Control de Tripulaciones
4. Jefatura de Pilotos / Jefatura de Sobrecargos

## 2. Contenido

### 2.1. Definiciones y acrónimos

#### 2.1.1. Definiciones

Limitaciones prescriptivas: Tiempo efectivo de vuelo, periodos de servicio y periodos de descanso, para el caso de la presente Norma Oficial Mexicana, deben ser los establecidos en los artículos 221 al 231 de la Ley Federal del Trabajo, el Artículo 82 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Peligro.- Condición, objeto o actividad que podría causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad para desempeñar una función determinada, misma que puede amenazar la seguridad operacional.

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 miembro de la tripulación y su habilidad para operar con seguridad una aeronave o realizar sus funciones relacionadas con la seguridad operacional.

Gestión de la Fatiga: Es el control satisfactorio de la fatiga basándose en principios y conocimientos científicos con el propósito de que la tripulación de vuelo se desempeñe con un nivel de alerta adecuado.

Grupo de acción de seguridad operacional: Grupo integrado por representantes de todos los colectivos interesados (gestión, programación de horarios, representación de la tripulación, junto a especialistas científicos y en análisis datos y expertos médicos, en caso necesario), que se encarga de coordinar en la organización todas las actividades de gestión de la fatiga.

### 2.2. Objetivo

Establecer el procedimiento a seguir para analizar los casos en que las tripulaciones de vuelo y sobrecargos reporten fatiga durante el desempeño de sus funciones, con la finalidad de validarla e identificar condiciones que pudieran poner el peligro las operaciones de vuelo, tomando como base para el análisis las limitaciones prescriptivas descritas en el Manual General de Operaciones.

## **2.3. Alcance**

Este procedimiento es aplicable para aquellos casos en los que un tripulante reporte fatiga durante el desempeño de sus funciones y/o para aquellas investigaciones donde sea considerado el factor humano (tripulación de vuelo o tripulación de sobrecargos) como un factor contribuyente.

## **2.4. Referencias**

1. Manual General de Operaciones
2. Manual de Seguridad Operacional
3. NOM-117-SCT3-2016 Gestión de la Fatiga
4. Estándares IOSA

## **2.5. Responsabilidades**

### **2.5.1. Dirección de Operaciones**

1. Establecer en conjunto con la Jefatura de Pilotos y la Jefatura de Sobrecargos, las limitaciones prescriptivas establecidas de acuerdo a la NOM-117-SCT3-2016, y describirlas en el Manual General de Operaciones, ingresándolas a la DGAC para su autorización.
2. Garantizar que la asignación de horas de vuelo, servicio y descanso a las tripulaciones de pilotos y sobrecargos se encuentre dentro de los valores de las limitaciones prescriptivas autorizadas por la DGAC en el MGO.
3. Analizar y atender de manera correctiva cualquier peligro identificado durante el desarrollo de las operaciones de vuelo, que sea evaluado con un nivel de riesgo tolerable o intolerable, y que se encuentre relacionado con los tiempos de vuelo, servicio o descanso de los miembros de la tripulación (pilotos o sobrecargos).

### **2.5.2. Jefatura de Control de Tripulaciones**

1. Establecer los roles de vuelo de los miembros de la tripulación en apego a las limitaciones prescriptivas descritas en el MGO.

### **2.5.3. Gerencia de Seguridad Aérea / Auditor de Seguridad Aérea**

1. Iniciar el análisis de los reportes recibidos por los miembros de la tripulación, en los cuales se describan peligros relacionados con los tiempos de vuelo, jornada de servicio y/o tiempos de descanso.
2. Determinar el cumplimiento o incumplimiento con las limitaciones prescriptivas descritas en el MGO.
3. Realizar la gestión de riesgos correspondiente.
4. Solicitar las acciones de mitigación aplicables y/o emitir recomendaciones para cada caso en

particular en donde se identifiquen áreas de oportunidad.

#### 2.5.4. Jefatura de Pilotos / Jefatura de Sobrecargos

1. En coordinación con la Dirección de Operaciones, dar atención a las acciones correctivas y/o recomendaciones solicitadas por la Gerencia de Seguridad Aérea, a raíz del análisis de reportes de las tripulaciones de vuelo.

## 2.6. Diagrama de flujo

## 2.7. Descripción del procedimiento

Paso	Responsable	Descripción
1	Tripulaciones de vuelo y sobrecargos	Enviar a la Gerencia de Seguridad Aérea los reportes relacionados a posibles casos de fatiga dentro del rol de servicios, a través de los medios de comunicación disponibles: correo sms@tarmexico.com; teléfonos, whatsapp, o directamente con el personal de la Gerencia de Seguridad Aérea, describiendo de manera clara y precisa las horas de servicio, de vuelo y de descanso cumplidas y el motivo por el cual consideran encontrarse fatigados.
2	Gerente de Seguridad Aérea	Recibir los reportes de las tripulaciones de vuelo y sobrecargos, a fin de iniciar con el análisis de los mismos para identificar posibles casos de omisión de las limitaciones prescriptivas, así como peligros para la seguridad de las operaciones.
3	Auditor de Seguridad Aérea	Solicitar a la Jefatura de Control de Tripulaciones el rol de servicio del tripulante que realiza el reporte, mostrando por lo menos los últimos 30 días de servicio.
4	Auditor de Seguridad Aérea	Revisar el apego del rol de servicios hacia las limitaciones prescriptivas descritas en el MGO vigente, y registrar la información resultante en la base de datos de Fatiga.
5	Gerente de Seguridad Aérea	Revisar la información resultante del análisis del reporte, e identificar peligros para la seguridad de las operaciones, y en caso de ser identificados, gestionarlos con base en lo descrito en el MSO, pudiendo ser necesaria la integración de un Grupo de Acción de Seguridad Operacional.
6	Gerente de Seguridad Aérea	Solicitar a la Dirección de Operaciones / Jefatura de Control de Tripulaciones / Jefatura de Pilotos / Jefatura de Sobrecargos, las acciones correctivas o de mitigación aplicables o las recomendaciones necesarias, de acuerdo al análisis de las limitaciones prescriptivas y/o a la gestión de riesgos realizada, para evitar posibles casos o condiciones que pudieran generar algún peligro para las operaciones aéreas.
7	Dirección de Operaciones / Jefatura de Pilotos / Jefatura de Control de Tripulaciones	Coordinar la implementación de acciones correctivas/mitigación y/o las recomendaciones emitidas a raíz del análisis de las limitaciones prescriptivas y de la gestión de riesgos realizada.

## 2.8. Documentos aplicables y/o anexos

### 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/playground/victor?rev=1591916198>



Last update: **17/11/2021 16:27**