



Cuestión 4 del

Orden del Día: Análisis del nivel en la vigilancia de la seguridad operacional alcanzado en la Región SAM

PROPUESTA DE REGLAMENTACION SOBRE VUELO Y OBLIGACIONES

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

En respuesta al accidente de Colgan Air en febrero de 2009, la Administración Federal de Aviación (FAA) convocó a un comité sobre reglamentación aeronáutica para formular recomendaciones, a fin de actualizar las reglas existentes sobre el vuelo y responsabilidades para pilotos. Con base en las recomendaciones del comité, la FAA emitió el Flight Crew Member Duty and Rest Requirements Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) el 14 de septiembre de 2010. La reglamentación propuesta utilizó la ciencia actual para mitigar los efectos de la fatiga y reconoció que sus efectos eran universales, sin importar los tipos de operaciones. También buscó considerar la ciencia sobre fatiga y la información sobre fatiga aeronáutica, los enfoques actuales para enfrentar las estrategias de mitigación de fatiga en normas internacionales y la incorporación de los sistemas de gestión de riesgo de fatiga (FRMS).

Objetivos Estratégicos de la OACI:

A – Seguridad operacional

C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 En respuesta al accidente de Colgan Air ocurrido en febrero de 2009, la Administración Federal de Aviación (FAA) convocó a un comité sobre reglamentación aeronáutica para formular recomendaciones referentes a las actuales reglamentaciones sobre vuelo y responsabilidades para los pilotos. Se le encomendó al comité proporcionar un foro a la comunidad aeronáutica de los Estados Unidos para discutir enfoques actuales sobre la mitigación de la fatiga, actualmente encontrado en las normas internacionales y recomendar cómo podría Estados Unidos modificar sus propias reglamentaciones en esta área. El comité consiste de 18 miembros representantes de líneas aéreas y asociaciones laborales, seleccionados con base en su extensa y certificada experiencia en gestión y/o experiencia operacional.

1.2 Sobre la base de las recomendaciones del comité, la FAA emitió el NPRM el 14 de septiembre de 2010. La reglamentación propuesta utilizó la actual ciencia sobre fatiga para mitigar los efectos de la fatiga, y reconoció que sus efectos eran universales, sin importar los tipos de operaciones. La reglamentación propuesta tomó en consideración material tales como ritmos circadianos, carga de trabajo, número de despegues y aterrizajes por turno, cruce de zonas horarias y operaciones de ultra largo alcance. La reglamentación propuesta se enfocó en encontrar una sola manera para enfrentar la fatiga que consolide y reemplace los requisitos regulatorios actuales en las Regulaciones de la Aviación Federal [Federal Aviation Regulations (FARs)], Parte 121 (comercial). También buscó tomar en consideración la ciencia sobre fatiga y la información sobre fatiga aeronáutica, los actuales enfoques para enfrentar las normas internacionales sobre estrategias de mitigación de fatiga y la incorporación de los sistemas de gestión de riesgo de fatiga (FRMS).

2. **Discusión**

2.1 Específicamente, la reglamentación propuesta:

- a) Aplica a todas las operaciones Parte 121 en los Estados Unidos (domésticos, de bandera y suplementarias);
- b) Incluye limitaciones de tiempo de vuelo, periodos de servicio en vuelo y periodos de servicio;
- c) Aumenta requisitos del descanso para las operaciones domésticas e internacionales;
- d) Trata sobre servicio en reserva;
- e) Estableció responsabilidad conjunta entre el aviador y el titular de certificado con respecto al estado físico para el servicio;
- f) Permitió el uso del sistema sobre gestión de riesgo de fatiga (FRMS);
- g) Requiere entrenamiento para personal de operacionales sobre los efectos de la fatiga y cómo reconocerla; y
- h) Permitió la extensión de las operaciones a áreas inseguras.

2.2 Durante el periodo abierto para comentarios, la FAA recibió más de 2,500 comentarios a la reglamentación propuesta. Los temas más tratados durante este periodo incluyeron la naturaleza de la ciencia sobre fatiga y su aplicabilidad para los operadores suplementarios y de carga.

2.3 Uno de los retos subyacentes al considerar este tema fue que mucha de la ciencia sobre fatiga únicamente ha sido validada en un entorno de laboratorio, y no en el entorno aeronáutico. Algunas consideraciones aun no han sido tratadas, tales como: el efecto de la fatiga de “volar” vs. el “tiempo en la tarea”, efecto de fatiga durante el servicio en alerta, o el efecto de la fatiga sobre múltiples segmentos de vuelo. Por lo tanto, la FAA tomó decisiones con base en su experiencia operacional y no únicamente la ciencia sobre la fatiga. La fatiga es variable cuando se le ve de manera individual y, por lo tanto, la FAA tomó un enfoque conservador en su propuesta.

2.4 Tomando en consideración la aplicabilidad de la reglamentación para los operadores suplementarios y de carga, las reglamentaciones actuales sobre servicio y descanso para los operadores suplementarios se desvían radicalmente de la ciencia sobre fatiga y, por lo tanto, de los requerimientos de la reglamentación propuesta. Los operadores suplementarios han estado abogando para “**reducir**” sus operaciones, debido al impacto desproporcional sobre estos operadores. La ciencia sobre fatiga no apoya una diferencia fisiológica entre pilotos efectuando operaciones suplementarias y otras operaciones. La FAA, por lo tanto, tiene el reto de continuar tratando con estos operadores, o aceptar un diferente nivel de seguridad operacional para ellos.

2.5 Otros temas que surgieron a raíz de los comentarios incluyeron:

- a) Duración y extensión de los periodos de servicio en vuelo;
- b) Requerimientos sobre descanso;
- c) Necesidad de tiempo de vuelo o limitaciones al tiempo en servicio;
- d) Buen estado físico para el servicio/enfrentar los viajes continuos; y
- e) Confiabilidad en el horario

2.6 La FAA evaluó los comentarios a la propuesta de reglamentación y se encuentra actualmente elaborando la reglamentación final. La agencia planifica publicar la versión final para el final de este año.

3. **Acción por parte de la Reunión**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Considerar el efecto de la fatiga en las operaciones en el entorno aeronáutico; y
- b) Tomar nota que la reglamentación final estadounidense sobre esta materia será probablemente publicada al final de 2011.

— FIN —