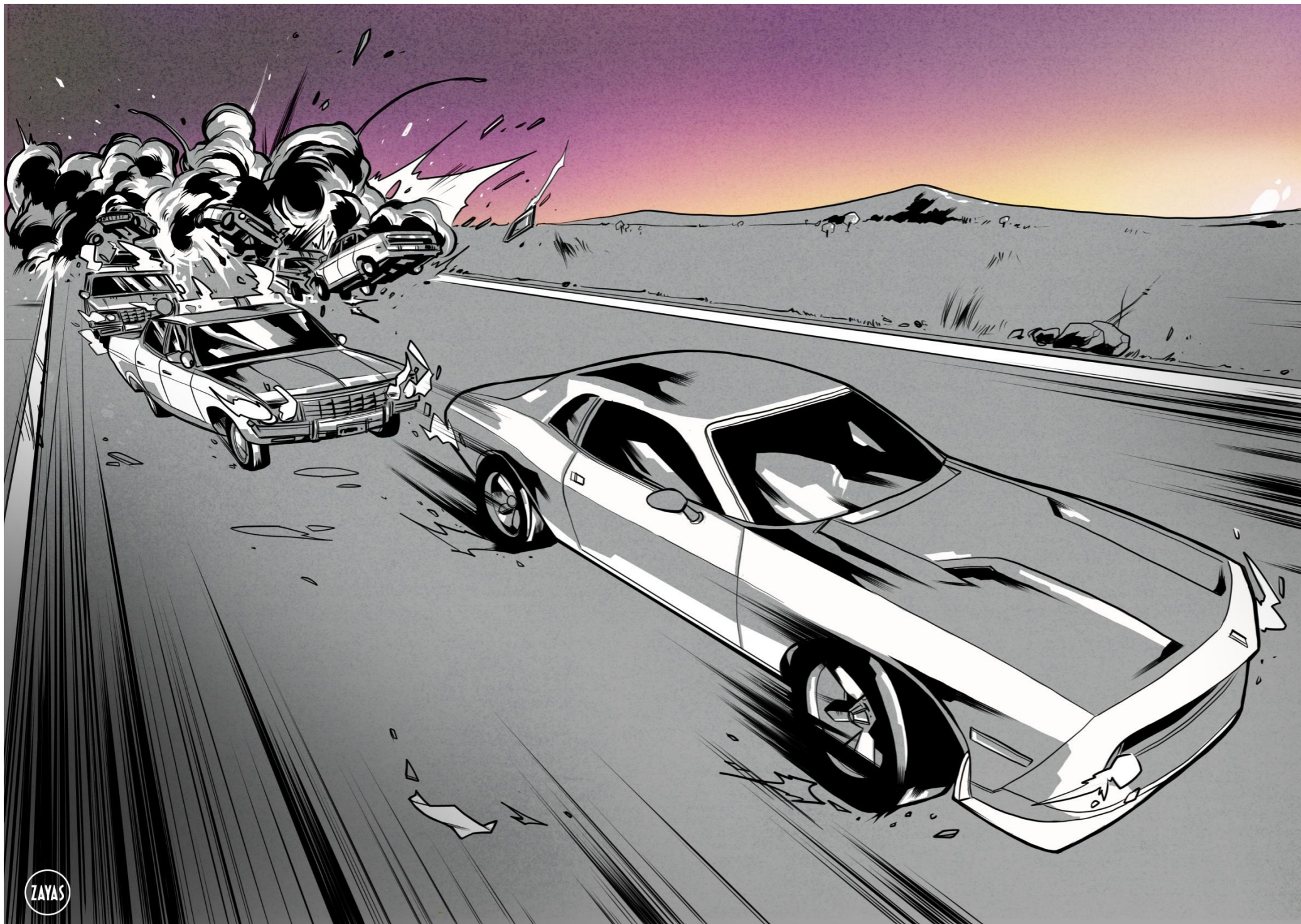


AVIANCATACA

Gestión de riesgos de
la fatiga dentro de los
límites prescriptivos

Nuevo enfoque del FRMS

Autopista de 55 millas por hora



Ford M 2015

Chevy 2008

Honda 1995

Reglamentos prescriptivos del FRMS



Cuando el explotador adopta reglamentos prescriptivos de gestión de la fatiga para parte o para la totalidad de sus operaciones, el Estado del explotador podrá aprobar, en circunstancias excepcionales, variantes de estos reglamentos basándose en una evaluación de los riesgos proporcionada por el explotador.

Las variantes aprobadas proporcionarán un nivel de seguridad operacional igual, o mejor, que el nivel que se alcanza con los reglamentos prescriptivos de gestión de la fatiga.

Gestión compartida

La reglamentación para su gestión deberá basarse imperativamente en la necesidad de una responsabilidad compartida entre el explotador y cada uno de los miembros de la tripulación.



Responsabilidades y compromisos de los tripulantes

Los tripulantes de vuelo son responsables de minimizar sus propios niveles de fatiga e informar de ellos para determinar si sus niveles de fatiga son inaceptables.



Autorizaciones especiales

Una vez aprobado, y en las operaciones a las que se aplica el FRMS, el explotador está en condiciones de utilizar su FRMS para salirse de las limitaciones prescriptivas del tiempo de vuelo y de servicio, pasando a un nuevo límite que puede basarse en datos inferiores al límite superior del FRMS aprobado por el Estado

Quando un explotador no desea implantar un FRMS o se le ha revocado la aprobación de dicho

FRMS, el encargado de la reglamentación debe exigir al explotador que utilice sus SMS para gestionar los riesgos relacionados con la fatiga, dentro de las limitaciones prescriptivas.



Responsabilidad del comandante



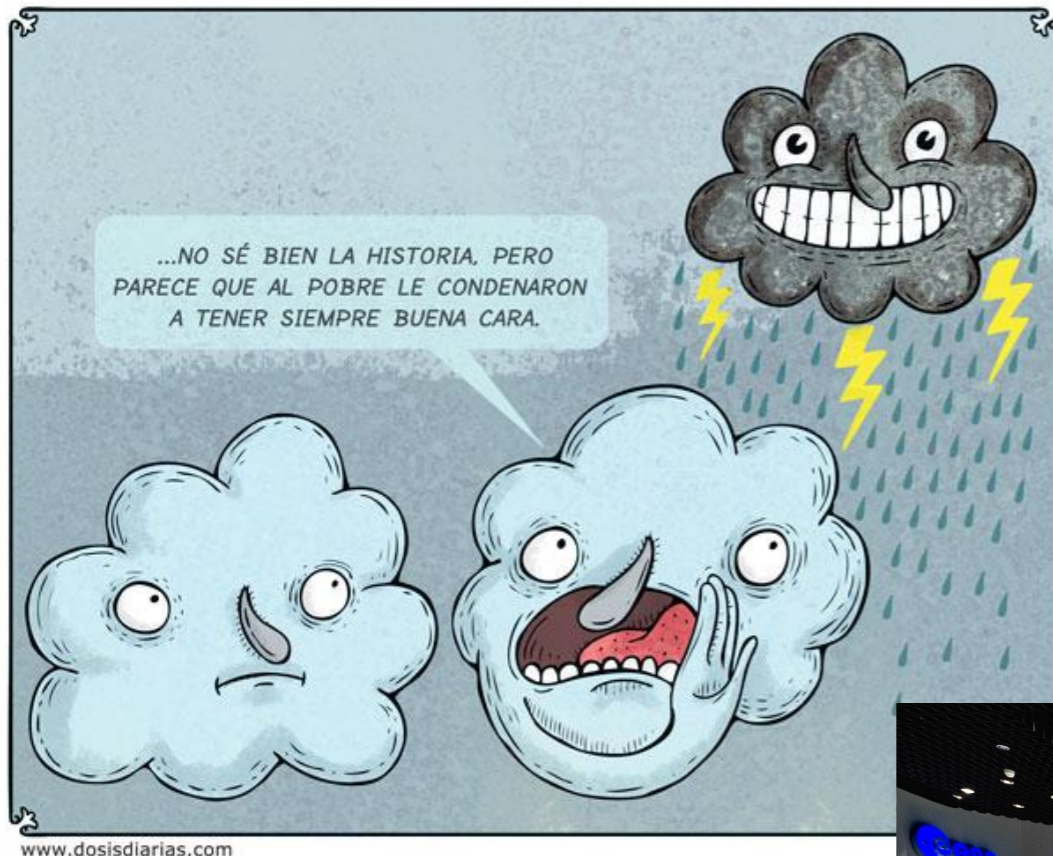
Queda a discreción del comandante, la puntualidad, las transgresiones de las reglas prescriptivas del tiempo de vuelo y de servicio, la utilización del modo de espera, las notificaciones sobre seguridad aeronáutica (ASR) y los informes de los niveles de fatiga.

¿PODEMOS PRESTAR MENOS ATENCIÓN A NUESTROS REGLAMENTOS PRESCRIPTIVOS?

- No.** Las limitaciones prescriptivas del tiempo de vuelo y de servicio siguen siendo un requisito obligatorio de la OACI.
- Ambas limitaciones del tiempo de vuelo y de servicio y el FRMS tienen su lugar en el marco reglamentario.
- Es responsabilidad del Estado desarrollar una reglamentación preceptiva con base científica sobre limitaciones de vuelo y de servicio.

circunstancias excepcionales

Circunstancia operacional imprevista. Acontecimiento imprevisto, tal como una meteorología inesperada, el mal funcionamiento del equipo o el retraso del tránsito aéreo que escapa al control del explotador. Para que se considere imprevista, la circunstancia ha de llegar al conocimiento del explotador después de que el vuelo haya comenzado (después del momento en que el avión comienza a desplazarse para el despegue).



Reglamentación susceptible de cambios

- 01- Horas de vuelo máximas en un día (8 horas)
- 02- Horas de servicio máximas en un día (12 Horas)
- 03- Límites semanales ?
- 04- Límites quincenales (50 Horas)
- 05- Límites Vuelo mensuales (90 Horas) **Servicio (190 H)**
- 06- Límites trimestrales (270 Horas)
- 07- Límites semestrales ?
- 08- Límites anuales (1000 Horas)
- 09- Tiempo mínimo de descanso entre asignaciones (10 H)
- 10- Cantidad mínima de días u horas libres (2 días o 48 H)



Muchas Gracias

Con todo gusto!