



## **GUÍA DE EVIDENCIA DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA**

**“UC2001\_3: Desarrollar la operativa de emergencia relacionada con la seguridad de los pasajeros en transporte aéreo”**

**CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: TRIPULACION DE CABINA DE PASAJEROS**

**Código: TMV606\_3**

**NIVEL: 3**



## 1. ESPECIFICACIONES DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

Dado que la evaluación de la competencia profesional se basa en la recopilación de pruebas o evidencias de competencia generadas por cada persona candidata, el referente a considerar para la valoración de estas evidencias de competencia (siempre que éstas no se obtengan por observación del desempeño en el puesto de trabajo) es el indicado en los apartados 1.1 y 1.2 de esta GEC, referente que explicita la competencia recogida en las realizaciones profesionales y criterios de realización de la UC2001\_3: Desarrollar la operativa de emergencia relacionada con la seguridad de los pasajeros en transporte aéreo.

### 1.1. Especificaciones de evaluación relacionadas con las dimensiones de la competencia profesional

Las especificaciones recogidas en la GEC deben ser tenidas en cuenta por el asesor o asesora para el contraste y mejora del historial formativo de la persona candidata (especificaciones sobre el saber) e historial profesional (especificaciones sobre el saber hacer y saber estar).

Lo explicitado por la persona candidata durante el asesoramiento deberá ser contrastado por el evaluador o evaluadora, empleando para ello el referente de evaluación (UC y los criterios fijados en la correspondiente GEC) y el método que la Comisión de Evaluación determine. Estos métodos pueden ser, entre otros, la observación de la persona candidata en el puesto de trabajo, entrevistas profesionales, pruebas objetivas u otros. En el punto 2.1 de esta Guía se hace referencia a los mismos.

Este apartado comprende las especificaciones del “saber” y el “saber hacer”, que configuran las “competencias técnicas”, así como el “saber estar”, que comprende las “competencias sociales”.

#### a) Especificaciones relacionadas con el “saber hacer”

La persona candidata demostrará el dominio práctico relacionado con las actividades profesionales principales y secundarias que intervienen en el desarrollo de la operativa de emergencia relacionada con la seguridad de los pasajeros en transporte aéreo, y que se indican a continuación:

Nota: A un dígito se indican las actividades principales y a dos las actividades secundarias relacionadas.



## **1. Aplicar los procedimientos establecidos de preparación de la cabina en caso de aterrizaje forzoso y de aleccionamiento adecuado del pasaje para una evacuación probable o confirmada.**

- 1.1 Tomar la "Lista de Preparación de Cabina de Pasaje para Evacuación" y reunirse con el sobrecargo y el resto de la tripulación para recibir instrucciones y coordinar las acciones.
  - 1.2 Ponerse el uniforme completo.
  - 1.3 Ajustar el nivel de las luces al nivel que se requiera.
  - 1.4 Emitir en español y en inglés las instrucciones y mensajes correspondientes.
  - 1.5 Preparar puertas y rampas para la evacuación.
  - 1.6 Asegurar los galleys: asegurar los equipos y sacar los cortacircuitos.
  - 1.7 Redistribuir a los pasajeros según las órdenes recibidas.
  - 1.8 Seleccionar, formar y reubicar a los PSP (Pre Selected Passengers).
  - 1.9 Reubicar a los pasajeros con movilidad reducida.
  - 1.10 Abrir y fijar las cortinas de separación.
  - 1.11 Retirar y guardar en los portamantas y los lavabos todo lo que no pueda ser estibado debajo de los asientos.
  - 1.12 Mientras el sobrecargo lee el "mensaje de preparación de cabina para la evacuación", asegurarse de que los pasajeros de su zona entienden y cumplen las instrucciones que reciben a través del mismo.
  - 1.13 Aleccionar al pasaje, informándoles de la situación y de las medidas que deberán tomar para reducir al mínimo los daños durante el aterrizaje y realizar la evacuación de la forma más segura y rápida posible.
- Desarrollar las actividades siguiendo los procedimientos establecidos.
  - Desarrollar las actividades de forma coordinada con el resto de los tripulantes y manteniendo permanentemente informada a la cabina de mando.

## **2. Aplicar los procedimientos de actuación establecidos por la compañía para emergencias imprevistas.**

- 2.1 Actuar inmediatamente contra el fuego detectado a bordo hasta su completa extinción.
- 2.2 Detectar el origen del humo existente a bordo y eliminar inmediatamente sus causas.
- 2.3 Actuar según los procedimientos establecidos en caso de una despresurización explosiva.
- 2.4 Actuar según los procedimientos establecidos en caso de una despresurización lenta.
- 2.5 Aplicar los procedimientos establecidos en caso de una mercancía etiquetada como peligrosa o considerada potencialmente peligrosa, que se presenta en la puerta para el embarque.
- 2.6 Aplicar los procedimientos establecidos en caso de una mercancía etiquetada como peligrosa o considerada potencialmente peligrosa, que se hace visible durante el vuelo.
- 2.7 Eliminar las barreras físicas que impidan la liberación de pasajeros o la comprobación o el ataque del origen de un fuego, utilizando los equipos o herramientas adecuados.



- 2.8 Llevar a cabo los procedimientos de actuación establecidos en caso de emergencia imprevista durante el despegue para mantener la cabina asegurada y evacuar la aeronave en cuanto sea posible y se reciba la orden de evacuación.
  - 2.9 Efectuar los procedimientos de actuación establecidos en caso de aterrizaje forzoso por emergencia durante las fases de aproximación y aterrizaje, realizando una evacuación rápida y segura.
  - 2.10 Efectuar los procedimientos de actuación establecidos en caso de emergencia durante las fases de aproximación y aterrizaje para la seguridad de los pasajeros y tripulantes.
  - 2.11 Mantener la seguridad del vuelo cuando un piloto resulte incapacitado, aplicando las técnicas adecuadas para separarlo de su puesto de pilotaje, sacándolo de la cabina de mando y prestándole toda la ayuda posible para lograr su recuperación.
  - 2.12 Colaborar en la seguridad del vuelo, en caso de incapacitación de un piloto, asistiendo en todo momento al tripulante técnico que permanezca a los mandos del avión y comprobando la lista de verificación establecida para el momento del vuelo en el que el piloto al mando requiera nuestra colaboración.
- Desarrollar las actividades siguiendo los procedimientos establecidos.
  - Desarrollar las actividades de forma coordinada con el resto de los tripulantes y manteniendo permanentemente informada a la cabina de mando.

**3. *Aplicar los procedimientos de actuación establecidos por la compañía ante emergencias provocadas por ocupantes de la aeronave o elementos ajenos a la misma que perturban el orden o ponen en peligro la seguridad del vuelo.***

- 3.1 Actuar según los procedimientos establecidos en caso de apoderamiento ilícito de la aeronave, evitando cualquier conducta o situación que pueda incrementar los riesgos para los pasajeros, los tripulantes o la seguridad del vuelo.
  - 3.2 Ejecutar con precaución el procedimiento establecido en caso de amenaza de bomba, preparando la cabina de pasaje y aislando el paquete sospechoso para minimizar al máximo el daño en caso de explosión.
  - 3.3 Actuar inmediatamente contra el fuego ocasionado por pasajeros hasta su completa extinción, identificando posteriormente responsabilidades.
  - 3.4 Aplicar las técnicas de intervención adecuadas para resolver los conflictos ocasionados por la actitud de uno o varios pasajeros hacia un miembro de la tripulación o hacia otro pasajero o grupo de pasajeros que perturben el orden en la cabina de pasaje o pongan en peligro la seguridad del vuelo.
  - 3.5 Aplicar los procedimientos de actuación establecidos para casos de emergencias relacionadas con la salud.
- Desarrollar las actividades siguiendo los procedimientos establecidos.
  - Desarrollar las actividades de forma coordinada con el resto de los tripulantes y manteniendo permanentemente informada a la cabina de mando.

**b) Especificaciones relacionadas con el “saber”**

La persona candidata, en su caso, deberá demostrar que posee los conocimientos técnicos (conceptos y procedimientos) que dan soporte a



las actividades profesionales implicadas en las realizaciones profesionales de la UC2001\_3: Desarrollar la operativa de emergencia relacionada con la seguridad de los pasajeros en transporte aéreo. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales principales que aparecen en cursiva y negrita:

**1. Aplicación de los procedimientos establecidos de preparación de la cabina en caso de aterrizaje forzoso y de aleccionamiento adecuado del pasaje.**

- Medios y equipos en la preparación de evacuación de aeronaves de transporte de pasajeros:
  - Salidas de emergencia.
  - Ventanillas de emergencia sobre las alas. Utilización.
  - Rampas: tipos y procedimientos de inflado.
  - Señales acústicas y luminosas de impacto inminente.
  - Alarmas de evacuación.
  - Asignación de zona y salida de emergencia en función del puesto.
  - Sistemas de Comunicación para la emisión de mensajes: el PA (Public Address). El megáfono.
- Procedimientos de preparación de la cabina de pasaje para la evacuación de aeronaves de transporte de pasajeros:
  - Situaciones que obligan a una evacuación.
  - Normativa de uniformidad durante la preparación de la evacuación.
  - Transmisión de mensaje de emergencia y de mensaje de preparación de los pasajeros.
  - Procedimientos de puertas y rampas para la evacuación.
  - Procedimientos para asegurar los galleys: equipos y cortacircuitos.
  - Protocolo de selección, formación y reubicación de PSP (Pre Selected Passengers).
  - Protocolo de preparación de la cabina: intensidad de la luz, equipajes, objetos sueltos, cortinas, maleteros, lavabos.
  - Procedimiento de aleccionamiento a los pasajeros: respaldos, mesas, cinturones, postura de impacto, objetos punzantes, salidas más cercanas, zapatos de tacón, reconocimiento de señales acústicas y luminosas, reubicación de pasajeros con movilidad reducida.
  - Señales acústicas y sonoras que determinan que el impacto es inminente.

**2. Aplicación de procedimientos de actuación para emergencias imprevistas.**

- Normativa vigente de la dirección General de Aviación Civil Española en materia de Transporte de Mercancías Peligrosas.
  - Procedimiento de recolocación de paquete sospechoso.
- Barreras físicas:
  - Tipos.
  - Técnicas y herramientas para la eliminación o derribo de puertas, paneles o cualquier barrera física que impida la liberación de un pasajero o grupo de pasajeros o el acceso al origen de un fuego.
- Procedimientos de actuación en caso de despresurización: lenta y explosiva.



- Posibles causas de despresurización: fugas por agrietamiento o rotura de ventanas, puertas y ventanillas de emergencia, fallos en válvulas o sistemas de ventilación y presurización de la aeronave.
- Equipos de protección.
- Mensaje de instrucciones al pasaje.
- Procedimientos de actuación en caso de incapacitación de un piloto:
  - Manipulación y desplazamiento del asiento de un piloto.
  - Retirada de la cabina y atención sanitaria.
  - Asistencia permanente al piloto que gobierne la aeronave.
  - Familiarización con la lista de verificación establecida.
- Sistemas de comunicación para la emisión de mensajes: el PA (Public Address).
  - El megáfono.

### **3. Aplicación de los procedimientos de actuación establecidos ante emergencias.**

- Procedimientos de actuación en caso de apoderamiento ilícito de la aeronave.
  - Acceso a la cabina de mando.
  - Clave de seguridad.
  - Contraseña de seguridad para comunicación encubierta de apoderamiento ilícito a la cabina de mando.
- Procedimientos de actuación ante el anuncio de paquete bomba a bordo.
  - Localización.
  - Procedimiento de recolocación de paquete sospechoso.
- Protocolo de actuación con pasajeros conflictivos.
  - Pasajeros abordables y no abordables.
  - Técnicas de inmovilización.
  - Kit para la inmovilización.
- Documentación:
  - Modelo de Denuncia para Incidentes a Bordo.
  - Impreso de Conductas Conflictivas a Bordo a entregar al pasajero conflictivo.
  - Parte de Incidencias a bordo.
  - Informe para Seguridad de vuelo.
  - Parte de accidente o enfermedad a bordo.
- Sistemas de comunicación para la emisión de mensajes: el PA (Public Address).
  - El megáfono.

### **Saberes comunes que dan soporte a las actividades profesionales de esta unidad de competencia.**

- Procedimientos de actuación ante la presencia de fuego a bordo.
  - Tipos de fuego.
  - Extintores a bordo: cantidad, características, ubicación y técnica de utilización.
  - Protocolo de actuación ante la presencia de humo.
  - Mensaje de instrucciones al pasaje.
  - Equipos de protección.
- Procedimientos de actuación en caso de aborto de despegue y aterrizaje forzoso no preparado.
  - Procedimiento de evacuación de aeronaves de transporte aéreo: inicio, orden y cadencia.
  - Responsabilidad de la decisión de iniciar una evacuación.
  - Señales acústicas y sonoras que determinan el inicio de una evacuación.
  - Transmisión de mensajes de evacuación a los pasajeros.



- Normativa vigente y procedimiento en caso de evacuación de emergencia.
- Puertas y rampas de la aeronave: apertura y utilización.
- Asignación de equipos en función del puesto.
- Salidas sobre las alas: sistema de apertura y uso.
- Salidas de emergencias no operativas: actuación durante la evacuación.
- Normativa de uniformidad de la Compañía.

### **c) Especificaciones relacionadas con el “saber estar”**

La persona candidata debe demostrar la posesión de actitudes de comportamiento en el trabajo y formas de actuar e interactuar, según las siguientes especificaciones:

#### **1. En relación con la empresa**

- 1.1 Actuar siempre sabiendo que también en estas circunstancias adversas los Tripulantes son la imagen de la Compañía para la que trabajan, por lo que deberán- en todo momento- ser ejemplo de profesionalidad, eficacia y responsabilidad.
- 1.2 Trabajar siempre en equipo, respetando la jerarquía del mando en la tripulación, vigente siempre, en cualquier situación y en la aplicación de cualquier protocolo o procedimiento de actuación.
- 1.3 Actuar siempre siguiendo los procedimientos que la Compañía para la que trabaja tiene establecidos para cada emergencia. Abandonarlos solamente en casos muy excepcionales y siempre que los responsables en la cadena de mando lo autoricen.
- 1.4 Intentar causar siempre el menor daño posible a los equipos y a la aeronave, aún en situaciones de emergencia.

#### **2. En relación con su comportamiento personal:**

- 2.1 Ser capaz de mantener el control sobre sí mismo actuando con calma y sin miedo.
- 2.2 Comprender que la vida propia y la de muchas personas depende de que el Tripulante sea capaz de llevar a cabo ahora, de forma profesional, las tareas para las que ha sido entrenado durante años.
- 2.3 Ser reconocido por los pasajeros como una autoridad a la hora de emitir mensajes y dar órdenes e instrucciones.
- 2.4 Conseguir que los pasajeros comprendan y sigan con exactitud las instrucciones recibidas.
- 2.5 Lograr que los pasajeros establezcan mecanismos de defensa contra el miedo y actúen con calma.
- 2.6 Evitar errores provocados por la incomprensión de las instrucciones recibidas o por el incumplimiento de las mismas a causa del miedo o del no-reconocimiento de la autoridad del tripulante.



## 1.2. Situaciones profesionales de evaluación y criterios de evaluación

La situación profesional de evaluación define el contexto profesional en el que se tiene que desarrollar la misma. Esta situación permite al evaluador o evaluadora obtener evidencias de competencia de la persona candidata que incluyen, básicamente, todo el contexto profesional de la Unidad de Competencia implicada.

Así mismo, la situación profesional de evaluación se sustenta en actividades profesionales que permiten inferir competencia profesional respecto a la práctica totalidad de realizaciones profesionales de la Unidad de Competencia.

Por último, indicar que la situación profesional de evaluación define un contexto abierto y flexible, que puede ser completado por las CC.AA., cuando éstas decidan aplicar una prueba profesional a las personas candidatas.

En el caso de la UC2001\_3: Desarrollar la operativa de emergencia relacionada con la seguridad de los pasajeros en transporte aéreo se tiene dos situaciones profesionales de evaluación y se concretan en los siguientes términos:

### 1.2.1. Situación profesional de evaluación número 1

#### a) Descripción de la situación profesional de evaluación número 1

En esta situación profesional, la persona candidata demostrará, mediante un simulador o situación simulada, la competencia requerida para actuar ante una emergencia originada por la presencia de fuego en uno de los lavabos del avión y la necesidad de preparar la cabina de pasaje para un aterrizaje forzoso, siguiendo la legislación vigente, cumpliendo las normas de prevención de riesgos laborales y medioambientales aplicables. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Aplicar los procedimientos de actuación establecidos por la Compañía ante emergencias provocadas por fuego a bordo en uno de los lavabos del avión.
2. Preparar la cabina y aleccionar a los pasajeros para un aterrizaje forzoso en tierra.

***Condiciones adicionales:***





- Se dispondrá de los elementos, materiales, productos, herramientas, equipos y ayudas técnicas requeridos para la situación profesional de evaluación.
- Se asignará un tiempo estimado de 5 minutos para la primera actividad y de 15 minutos para la segunda.
- Se requerirá el uso de los equipos de protección individual (EPIs) de acuerdo a lo establecido, antes de la realización de cualquier actividad, y no podrá iniciarse hasta que la persona candidata tenga preparados y en uso los EPIs necesarios para la realización de dicha actividad.
- El procedimiento de ataque a un fuego que se desarrolla en un lavabo de un avión en vuelo no puede ser fruto de una reflexión que vaya más allá de 15 segundos. En cualquier Compañía Aérea, el TCP ha sido entrenado regularmente y con rigor para que actúe de forma automática en un caso como el descrito.
- Es fundamental el orden de las acciones y la rapidez con la que se ejecutan.
- Es muy importante que el/la candidato/a ponga de manifiesto que la colaboración entre todos los miembros de la tripulación es vital.
- Los extintores que se llevan en los aviones actualmente raramente permiten una descarga superior a 10 segundos, por lo que es muy importante que siempre que se ataque un fuego se acerquen extintores adicionales al lugar donde está teniendo lugar el fuego.
- Es importante destacar que la cabina de mando debe estar permanentemente informada del transcurso de los acontecimientos, no solamente del inicio y la extinción.

#### **b) Criterios de evaluación asociados a la situación de evaluación número 1**

Con el objeto de optimizar la validez y fiabilidad del resultado de la evaluación, esta Guía incluye unos criterios de evaluación integrados y, por tanto, reducidos en número. Cada criterio de evaluación está formado por un criterio de mérito significativo, así como por los indicadores y escalas de desempeño competente asociados a cada uno de dichos criterios.



En la situación profesional de evaluación número 1 los criterios se especifican en el cuadro siguiente:

<i>Criterios de mérito</i>	<i>Indicadores, escalas y umbrales de desempeño competente</i>
<i>Actuación ante un aviso de fuego, acústico y sonoro, originado por la presencia de fuego en uno de los lavabos del avión</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Reparto de las primeras tareas con el primer TCP que acuda al lavabo tras los avisos, informando inmediatamente a la tripulación técnica y al resto de TCP.</li><li>- Dimensionamiento del fuego y de la existencia de humo.</li><li>- Petición de extintores adicionales al resto de TCP.</li><li>- Utilización del el extintor más cercano, atacando la base del fuego.</li><li>- Utilización del hacha y/o la pata de cabra si la base del fuego no está a la vista.</li><li>- Coordinación de actuaciones con el resto de los TCP.</li><li>- Realización del anuncio por el PA (Public Adress) del mensaje correspondiente.</li><li>- Prevención ante un posible rebrote, manteniendo vigilancia constante hasta el final del vuelo.</li><li>- Comunicación con la tripulación técnica en todo momento.</li><li>- Actuación en caso de identificación del pasajero causante del fuego.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<i>Preparación de la cabina de pasaje y aleccionamiento de los pasajeros para una evacuación ante la posibilidad de que haya que realizar un aterrizaje forzoso en tierra</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Recogida de la "Lista de Preparación de Cabina de Pasaje para Evacuación", inmediatamente después de que el comandante ordene la preparación de la cabina de pasaje para la evacuación, realizando las acciones en función de las órdenes y del tiempo disponible.</li><li>- Coordinación con Sobrecargo y resto de tripulación.</li><li>- Vestirse con el uniforme completo.</li><li>- Ajuste de la intensidad de las luces.</li><li>- Emisión de anuncios, información y avisos a pasajeros.</li><li>- Redistribución de pasajeros según las instrucciones recibidas y las posibilidades.</li><li>- Aseguramiento del galley, sacando cortacircuitos:</li><li>- Armado de rampa de la puerta que tiene asignada.</li><li>- Selección e instrucción de Pre selectes Passengers (PSP).</li><li>- Apertura y fijación de cortinas de separación.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- Retirada de objetos sueltos, comprobando maleteros.</li><li>- Comprobación de entendimiento y cumplimiento de instrucciones de preparación por parte de los pasajeros.</li><li>- Utilización de técnicas de comunicación y liderazgo.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
--	--

## 1.2.2. Situación profesional de evaluación número 2

### a) Descripción de la situación profesional de evaluación número 2

En esta situación profesional, la persona candidata demostrará la competencia requerida para actuar ante una emergencia originada por una descompresión explosiva siguiendo la legislación vigente, cumpliendo las normas de prevención de riesgos laborales y medioambientales aplicables.

Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Aplicar los procedimientos de actuación para la autoprotección establecidos por la Compañía ante una emergencia provocada por una despresurización explosiva.
2. Aplicar los procedimientos de actuación para la ayuda a los pasajeros establecidos por la Compañía ante una emergencia provocada por una despresurización explosiva.

#### **Condiciones adicionales:**

- Se dispondrá de las herramientas, medios, equipos y ayudas técnicas especificadas por el fabricante y el transportista y requeridas por la situación profesional de evaluación.
- Se asignará un tiempo estimado de 1 minuto para la primera actividad y de 5 minutos para la segunda.
- Se requerirá el uso de los equipos de protección individual (EPIs) de acuerdo a lo establecido, antes de la realización de cualquier actividad, y no podrá iniciarse hasta que la persona candidata tenga preparados y en uso los EPIs necesarios para la realización de dicha actividad.



- La situación de despresurización se produce mientras se está ofreciendo el servicio gastronómico, el tribunal puede preguntar al candidato sus actuaciones en caso de estar en el módulo de descanso o Crewrest.
- La aeronave no dispone de anuncio pregrabado que se emita de forma automática en casos de despresurización explosiva.

## b) Criterios de evaluación asociados a la situación de evaluación número 2

En la situación profesional de evaluación número 1 los criterios se especifican en el cuadro siguiente:

<i>Criterios de mérito</i>	<i>Indicadores, escalas y umbrales de desempeño competente</i>
<i>Aplicar los procedimientos de actuación para la autoprotección establecidos por la Compañía, ante una emergencia provocada por una despresurización explosiva</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inmovilización de equipos o carros de servicio.</li><li>- Utilización de máscara de oxígeno buscando la más próxima y tirando de ella con fuerza para que empiece a salir el oxígeno.</li><li>- Asegurarse con fuerza, si es posible con un cinturón de seguridad disponible.</li><li>- Auxilio de pasajeros o tripulantes que lo necesiten cuando se emita el mensaje de avión estabilizado.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<i>Aplicar los procedimientos de actuación para la ayuda a los pasajeros establecidos por la Compañía ante una emergencia provocada por una despresurización explosiva</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Emisión de forma inmediata de mensaje establecido por la compañía de despresurización explosiva.</li><li>- Revisión de que todos los pasajeros y tripulantes están respirando oxígeno.</li><li>- Búsqueda del útil de apertura de compartimentos de máscara de oxígeno entre el equipo de emergencia del avión, en caso que no se haya abierto algún compartimento.</li><li>- Apertura de compartimento de máscara de oxígeno que no se haya abierto.</li><li>- Auxilio del pasajero o tripulante que lo necesite.</li><li>- Utilización de técnicas de comunicación adecuadas para conseguir que los pasajeros se calmen.</li><li>- Utilización en caso necesario de las botellas portátiles de oxígeno</li><li>- Aplicación de los protocolos de primeros auxilios que procedan.</li><li>- Información a cabina de mando, lo antes posible, de los daños causados.</li></ul>



*El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.*

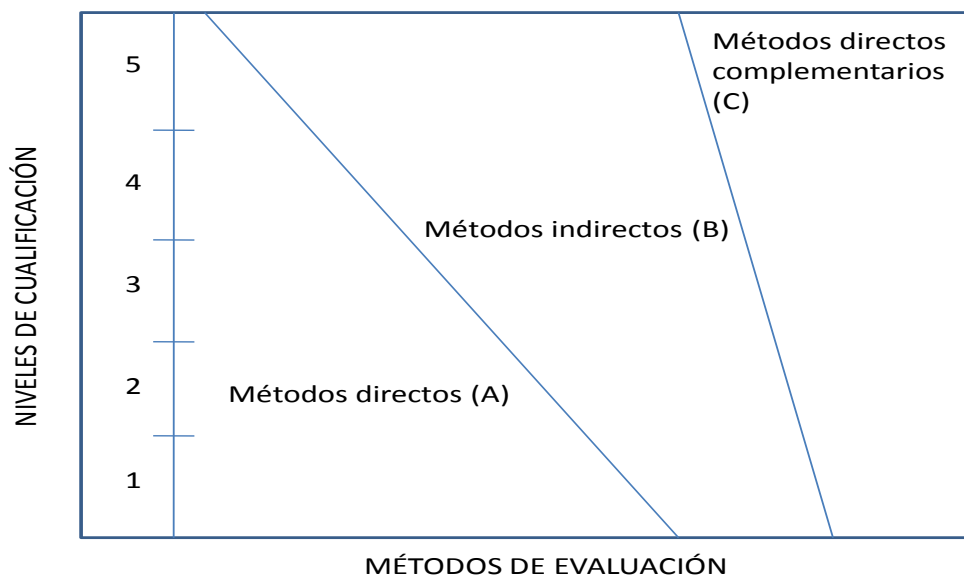
## 2. MÉTODOS DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA Y ORIENTACIONES PARA LAS COMISIONES DE EVALUACIÓN Y EVALUADORES/AS

La selección de métodos de evaluación que deben realizar las Comisiones de Evaluación será específica para cada persona candidata, y dependerá fundamentalmente de tres factores: nivel de cualificación de la unidad de competencia, características personales de la persona candidata y evidencias de competencia indirectas aportadas por la misma.

### 2.1. Métodos de evaluación y criterios generales de elección

Los métodos que pueden ser empleados en la evaluación de la competencia profesional adquirida por las personas a través de la experiencia laboral, y vías no formales de formación son los que a continuación se relacionan:

- a) Métodos indirectos:** Consisten en la valoración del historial profesional y formativo de la persona candidata; así como en la valoración de muestras sobre productos de su trabajo o de proyectos realizados. Proporcionan evidencias de competencia inferidas de actividades realizadas en el pasado.
- b) Métodos directos:** Proporcionan evidencias de competencia en el mismo momento de realizar la evaluación. Los métodos directos susceptibles de ser utilizados son los siguientes:
- Observación en el puesto de trabajo (A)
  - Observación de una situación de trabajo simulada (A)
  - Pruebas de competencia profesional basadas en las situaciones profesionales de evaluación (C).
  - Pruebas de habilidades (C).
  - Ejecución de un proyecto (C).
  - Entrevista profesional estructurada (C).
  - Preguntas orales (C).
  - Pruebas objetivas (C).



Fuente: Leonard Mertens (elaboración propia)

Como puede observarse en la figura anterior, en un proceso de evaluación que debe ser integrado (“holístico”), uno de los criterios de elección depende del nivel de cualificación de la UC. Como puede



observarse, a menor nivel, deben priorizarse los métodos de observación en una situación de trabajo real o simulada, mientras que, a niveles superiores, debe priorizarse la utilización de métodos indirectos acompañados de entrevista profesional estructurada.

La consideración de las características personales de la persona candidata, debe basarse en el principio de equidad. Así, por este principio, debe priorizarse la selección de aquellos métodos de carácter complementario que faciliten la generación de evidencias válidas. En este orden de ideas, nunca debe aplicarse una prueba de conocimientos de carácter escrito a un candidato de bajo nivel cultural al que se le aprecien dificultades de expresión escrita. Una conversación profesional que genere confianza sería el método adecuado.

Por último, indicar que las evidencias de competencia indirectas debidamente contrastadas y valoradas, pueden incidir decisivamente, en cada caso particular, en la elección de otros métodos de evaluación para obtener evidencias de competencia complementarias.

## **2.2. Orientaciones para las Comisiones de Evaluación y Evaluadores**

- a) Cuando la persona candidata justifique sólo formación no formal y no tenga experiencia en el desarrollo de la operativa de emergencia relacionada con la seguridad de los pasajeros en transporte aéreo, se le someterá, al menos, a una prueba profesional de evaluación y a una entrevista estructurada profesional sobre la dimensión relacionada con el “saber” y “saber estar” de la competencia profesional.
- b) En la fase de evaluación siempre se deben contrastar las evidencias indirectas de competencia presentadas por la persona candidata. Deberá tomarse como referente la UC, el contexto que incluye la situación profesional de evaluación, y las especificaciones de los “saberes” incluidos en las dimensiones de la competencia. Se recomienda utilizar una entrevista profesional estructurada.
- c) Si se evalúa a la persona candidata a través de la observación en el puesto de trabajo, se recomienda tomar como referente los logros expresados en las realizaciones profesionales considerando el contexto expresado en la situación profesional de evaluación.
- d) Si se aplica una prueba práctica, se recomienda establecer un tiempo para su realización, considerando el que emplearía un/a profesional competente, para que el evaluado trabaje en condiciones de estrés profesional.



- e) Por la importancia del “saber estar” recogido en la letra c) del apartado 1.1 de esta Guía, en la fase de evaluación se debe comprobar la competencia de la persona candidata en esta dimensión particular, en los aspectos considerados.
- f) Esta Unidad de Competencia es de nivel 3. En este nivel tiene importancia la capacidad organizativa y de programación de actividades, así como la revisión de procedimientos, por lo que en función del método de evaluación utilizado, se recomienda que en la comprobación de lo explicitado por la persona candidata se complemente con una prueba práctica que tenga como referente las actividades de la situación profesional de evaluación. Ésta, se planteará sobre un contexto reducido que permita optimizar la observación de competencias, minimizando los medios materiales y el tiempo necesario para su realización, cumpliéndose las normas de seguridad, prevención de riesgos laborales y medioambientales requeridas.
- g) Si se utiliza la entrevista profesional para comprobar lo explicitado por la persona candidata se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

Se estructurará la entrevista a partir del análisis previo de toda la documentación presentada por la persona candidata, así como de la información obtenida en la fase de asesoramiento y/o en otras fases de la evaluación.

La entrevista se concretará en una lista de cuestiones claras, que generen respuestas concretas, sobre aspectos que han de ser explorados a lo largo de la misma, teniendo en cuenta el referente de evaluación y el perfil de la persona candidata. Se debe evitar la improvisación.

El evaluador o evaluadora debe formular solamente una pregunta a la vez dando el tiempo suficiente de respuesta, poniendo la máxima atención y neutralidad en el contenido de las mismas, sin enjuiciarlas en ningún momento. Se deben evitar las interrupciones y dejar que la persona candidata se comunique con confianza, respetando su propio ritmo y solventando sus posibles dificultades de expresión.

Para el desarrollo de la entrevista se recomienda disponer de un lugar que respete la privacidad. Se recomienda que la entrevista sea grabada mediante un sistema de audio vídeo previa autorización de la persona implicada, cumpliéndose la ley de protección de datos.