



PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES

CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN PARA LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES

ESTÁNDAR DE COMPETENCIAS PROFESIONALES “ECP2216_2: Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos”

LEA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES

Conteste a este cuestionario de **FORMA SINCERA**. La información recogida en él tiene CARÁCTER RESERVADO, al estar protegida por lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Su resultado servirá solamente para ayudarle, **ORIENTÁNDOLE** en qué medida posee la competencia profesional del "ECP2216_2: Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos".

No se preocupe, con independencia del resultado de esta autoevaluación, Ud. TIENE DERECHO A PARTICIPAR EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN, siempre que cumpla los requisitos de la convocatoria.

Nombre y apellidos del trabajador/a:	Firma:
NIF:	
Nombre y apellidos del asesor/a:	Firma:
NIF:	

INSTRUCCIONES CUMPLIMENTACIÓN DEL CUESTIONARIO:

Las actividades profesionales aparecen ordenadas en bloques desde el número 1 en adelante. Cada uno de los bloques agrupa una serie de actividades más simples (subactividades) numeradas con 1.1., 1.2.,..., en adelante.

Lea atentamente la actividad profesional con que comienza cada bloque y a continuación las subactividades que agrupa. Marque con una cruz, en los cuadrados disponibles, el indicador de autoevaluación que considere más ajustado a su grado de dominio de cada una de ellas. Dichos indicadores son los siguientes:

1. No sé hacerlo.
2. Lo puedo hacer con ayuda.
3. Lo puedo hacer sin necesitar ayuda.
4. Lo puedo hacer sin necesitar ayuda, e incluso podría formar a otro trabajador o trabajadora.

1: Determinar la ruta conforme a los criterios de seguridad, economía y atención al servicio encomendado, preparando la información y documentación requerida para su presentación y aprobación por parte de la tripulación.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.1: Recopilar la información operacional como condiciones meteorológicas de los aeropuertos de origen, ruta, pronósticos, destino y alternativos, consumo de combustible, posibles restricciones del Control de Tránsito Aéreo, áreas del espacio aéreo cerradas a la navegación, entre otras, sintetizándola para decidir el perfil idóneo del vuelo.	☐	☐	☐	☐
1.2: Determinar la ruta, teniendo en cuenta: - La recopilación de los avisos relacionados con la ruta y sus ayudas (NOTAMS "Noticie To Airmen"), identificándolos. - La preparación de operaciones, respetando la seguridad y restricciones impuestas por la autoridad competente sobre las rutas o áreas de operación. - El cálculo de las limitaciones operativas previstas al despegue (peso máximo de despegue), aterrizaje (peso máximo de aterrizaje) y en ruta, con la matrícula real y los medios informáticos disponibles, comprobando que la carga de pago prevista para el vuelo no supera los pesos máximos permitidos. - La comprobación de los aeropuertos implicados en la operación, verificando que son aptos para la ejecución de la operación.	☐	☐	☐	☐
1.3: Comprobar el estado real de la matrícula y las posibles limitaciones operativas publicadas en la MEL (Minimum Equipment List), verificando la viabilidad del vuelo programado.	☐	☐	☐	☐
1.4: Comprobar las altitudes de vuelo mínimas, garantizando las condiciones de seguridad y operación.	☐	☐	☐	☐

1: Determinar la ruta conforme a los criterios de seguridad, economía y atención al servicio encomendado, preparando la información y documentación requerida para su presentación y aprobación por parte de la tripulación.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.5: Comprobar la información que indica mantenimiento del estado de diferidos de la aeronave, tomando las medidas sobre los que tengan influencia en la planificación del vuelo.	☐	☐	☐	☐
1.6: Solicitar el combustible determinado por el comandante, la cantidad y su distribución (en caso de repostado por gravedad), pasando el dato a la hoja de carga y a los departamentos que lo precisen para comprobar que la cantidad en condiciones normales como en caso de fallo de motor/es o despresurización en todos los puntos de la ruta, quede garantizada.	☐	☐	☐	☐
1.7: Aplicar la política de repostado económico conforme a los criterios establecidos por cada compañía.	☐	☐	☐	☐
1.8: Preparar la documentación para su entrega a la tripulación, realizando el briefing presencial, en su caso.	☐	☐	☐	☐

2: Vigilar el estatus del ATC (Air Traffic Control/plan de vuelo ATC) presentado, actualización de IOBT (Inicial Off Block Time/Hora inicial salida de calzos), gestionando CTOTs (Calculated Take Off Time/Hora Calculada de Despegue) y cambios de plan de vuelo de Compañía para evitar regulaciones ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management/Gestión de Tráfico Aéreo) o minimizar el impacto de sus consecuencias conforme a los criterios de seguridad, economía y atención al servicio encomendado.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
2.1: Presentar el ATC, llevando a cabo las acciones para atender situaciones de demora, en su caso.	☐	☐	☐	☐
2.2: Vigilar el status de los Planes de Vuelo OACI en Eurocontrol, mediante las herramientas requeridas por la autoridad competente, con el fin de garantizar que el plan de vuelo activo se cumpla.	☐	☐	☐	☐
2.3: Presentar el plan de vuelo ATC no enviado directamente en función de la situación.	☐	☐	☐	☐

2: Vigilar el estatus del ATC (Air Traffic Control/plan de vuelo ATC) presentado, actualización de IOBT (Inicial Off Block Time/Hora inicial salida de calzos), gestionando CTOTs (Calculated Take Off Time/Hora Calculada de Despegue) y cambios de plan de vuelo de Compañía para evitar regulaciones ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management/Gestión de Tráfico Aéreo) o minimizar el impacto de sus consecuencias conforme a los criterios de seguridad, economía y atención al servicio encomendado.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
2.4: Vigilar los vuelos con estatus "CNL" (Cancel/Cancelado) y "FLS" (Flight suspensión/Suspendido), activándolos antes de la salida de los mismos.	☐	☐	☐	☐
2.5: Resolver las incidencias, en su caso, contactando con Eurocontrol y los departamentos del ente regulador apropiado.	☐	☐	☐	☐
2.6: Actualizar la IOBT en los vuelos retrasados, mediante mensajes DLA (Delay Message/Mensaje de Demora).	☐	☐	☐	☐
2.7: Ajustar la nueva IOBT en vuelos regulados, teniendo en cuenta la demora ATFCM estimada.	☐	☐	☐	☐
2.8: Controlar las Regulaciones ATFCM (Gestión de afluencia y capacidad del tránsito aéreo) que afectan a la red de vuelos de la Compañía en tiempo real.	☐	☐	☐	☐

3: Vigilar vuelos, seleccionando, en su caso, nuevas rutas, cumpliendo los requisitos de las autoridades aeronáuticas, y en particular, en lo relativo a Servicios de Tránsito Aéreo a utilizar, monitorizando los parámetros de control de ejecución del vuelo y respetando las medidas de seguridad operacional (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
3.1: Comprobar las vías de comunicación entre la aeronave y la base de operaciones, controlando su operatividad para permitir el contacto durante el vuelo.	☐	☐	☐	☐
3.2: Monitorizar los parámetros de control de ejecución del vuelo como combustible, ruta y desviación, horas estimadas de paso, entre otros, evaluando las desviaciones de los valores reales respecto a los planificados, para informar al responsable de la operación.	☐	☐	☐	☐

3: Vigilar vuelos, seleccionando, en su caso, nuevas rutas, cumpliendo los requisitos de las autoridades aeronáuticas, y en particular, en lo relativo a Servicios de Tránsito Aéreo a utilizar, monitorizando los parámetros de control de ejecución del vuelo y respetando las medidas de seguridad operacional (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
3.3: Recalcular el vuelo para que cumpla los criterios de planificación establecidos por la autoridad competente, informado a la persona responsable.	☐	☐	☐	☐
3.4: Preparar las rutas alternativas inmediatamente a la solicitud de la persona responsable, tras el estudio del dossier con toda la información del vuelo.	☐	☐	☐	☐
3.5: Efectuar el seguimiento del vuelo, comprobando que cumple los requisitos establecidos por las autoridades aeronáuticas de restricciones de vuelo, horarios de sellado de cabina según país o región, entre otros y por los servicios de tránsito aéreo.	☐	☐	☐	☐
3.6: Efectuar la vigilancia de vuelos, atendiendo a criterios de calidad y conforme a seguridad operacional y al plan de prevención sobre riesgos laborales y de protección medioambiental.	☐	☐	☐	☐

4: Elaborar la LIR (Loading Instruction Report), la hoja de carga y centrado (Load Sheet) según los procedimientos establecidos de calidad, siguiendo las medidas de seguridad operacional y el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC) para su presentación y aprobación por parte de la tripulación.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
4.1: Comprobar los datos de pasajeros, combustible, correo, carga reservada, entre otros para la elaboración de la hoja de carga y centrado (load & balance sheet), gestionando su disposición.	☐	☐	☐	☐
4.2: Utilizar el sistema mecanizado, en su caso, para la elaboración de la hoja de carga según los procedimientos establecidos de calidad y seguridad por la autoridad competente.	☐	☐	☐	☐
4.3: Elaborar la LIR, teniendo en cuenta los datos operativos recibidos y las previsiones de pasaje y mercancías para cada vuelo, asegurando que las mercancías de trato diferenciado se ubican, teniendo en cuenta la normativa aplicable de seguridad aeronáutica y comprobando que el centrado de la aeronave está dentro de los límites operativos previstos.	☐	☐	☐	☐

4: Elaborar la LIR (Loading Instruction Report), la hoja de carga y centrado (Load Sheet) según los procedimientos establecidos de calidad, siguiendo las medidas de seguridad operacional y el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC) para su presentación y aprobación por parte de la tripulación.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
4.4: Distribuir la LIR a las unidades o departamentos implicados para ser seguidos en las operaciones de estiba de la aeronave.	☐	☐	☐	☐
4.5: Recalcular la hoja de carga al cierre del vuelo para garantizar que describe la situación real de la carga, ajustándola a los límites de la misma establecidos por la autoridad aeronáutica.	☐	☐	☐	☐
4.6: Remitir la hoja de carga al comandante de la aeronave, siguiendo los procedimientos establecidos de calidad y seguridad cada compañía, emitiendo una nueva en caso de modificaciones significativas al cierre del vuelo, y se recoge firmada, como prueba de aceptación, con los cambios de último minuto (LMC-Last Minute Changes) realizado por la tripulación técnica o el personal habilitado por la compañía aérea.	☐	☐	☐	☐
4.7: Realizar la LIR y la hoja de carga manualmente, en caso de fallo de la aplicación informática, utilizando los datos recogidos en los manuales.	☐	☐	☐	☐
4.8: Enviar la información de la hoja de carga mediante mensajes operativos a la escala destino del vuelo y a los departamentos afectados.	☐	☐	☐	☐