

Estándar de competencias profesionales

Asistir a la aeronave en rampa

Familia Profesional	Transporte y Mantenimiento de Vehículos
Nivel	2
Código	ECP2215_2
Estado	BOE
Publicación	RD 919/2024

Competencia profesional

Elementos de la competencia

EC1 Asegurar las operaciones previas a la salida de la aeronave, solicitando servicios de handling, como registro y control de las mercancías y equipaje a bordo, carga y descarga de equipajes, transporte de plataformas (PCP), entre otros, según los procedimientos establecidos de seguridad operacional (Safety) y el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales.

IC1.1 Los servicios de handling de la aeronave y necesidades en su salida se identifican, comunicándolos a los departamentos implicados para que los requisitos operativos de la compañía aérea en función de tipo de aeronave, unidades de carga, bodegas, entre otros, queden cumplidos.

IC1.2 Los servicios de limpieza, catering, combustible, personal para la estiba en bodega, entre otros, se gestionan, informando de incidencias en su caso, a la persona responsable para que los tiempos y formas de ejecución, queden atendidos.

IC1.3 El combustible a cargar y disponibilidad para el servicio de la aeronave se comprueban, estableciendo comunicaciones con la tripulación técnica para que el estado de desarrollo de la prestación, quede conocido.

IC1.4 Los problemas mecánicos, en su caso, se comunican al personal de mantenimiento, siguiendo los cauces establecidos como telefonía, registros, entre otros, para que la asistencia quede ejecutada.

IC1.5 La configuración de la aeronave, previsión de pasaje y existencia de pasajeros que requieran atenciones especiales como PMR (personas con movilidad reducida), menores, situación legal irregular, entre otros, se verifica, contactando con la tripulación auxiliar con el fin de que la asistencia quede asegurada.

IC1.6 Las incidencias en la estiba se detectan, teniendo en cuenta:

- El contacto permanente con el responsable de la carga de la aeronave, para asegurar la comunicación.
- La información al departamento de hojas de carga de las mismas, para su constancia.
- La recogida de la instrucción de carga (LIR) firmada por el responsable de la estiba, para su posterior despacho con la tripulación técnica.

IC1.7 Las operaciones previas al embarque se gestionan teniendo en cuenta:

- La recepción del albarán de combustible, firmándolo para despacharlo con la tripulación técnica, junto al resto de documentos.
- La comunicación del embarque a la aeronave, coordinándolo con el personal y tripulación técnica al finalizar los servicios requeridos para que el mismo, quede asegurado.
- La comunicación de la hora de cierre de puertas y de retirada de calzos, así como el código de retraso y los cambios del LMC, en su caso, a los responsables a través de la consola central para garantizar la seguridad en el proceso.

IC1.8 La hoja de carga se gestiona, teniendo en cuenta:

- La comprobación de datos como matrícula, número de tripulantes, combustible, número de pasajeros, maletas, mercancía, correo, entre otros, garantizado su coincidencia.
- La acción en su caso de LMC (Last Minute Changes), efectuándola según protocolos de compañía aérea.
- La recogida por parte de la tripulación auxiliar de la hoja de carga firmada por el comandante, copias del plan de vuelo y el plan de carga (LIR) aceptados, el albarán de combustible, y el impreso de chequeo de seguridad.
- El archivo posterior de dicha documentación y la asignación de código de regularidad en caso de retraso en la salida programada, de acuerdo al procedimiento de codificación establecido y consensuado con la compañía.

EC2 Asegurar las operaciones a la llegada de la aeronave y solicitud de los servicios de handling, siguiendo los procedimientos establecidos de calidad, respetando las medidas de seguridad operacional (Safety) y cumpliendo el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales.

- IC2.1** Los servicios de handling de la aeronave y necesidades a la llegada se identifican, comunicándolos a los departamentos implicados para que los requisitos operativos de la compañía aérea en función de tipo de aeronave, unidades de carga, bodegas, entre otros, queden cumplidos.
- IC2.2** Los servicios de handling solicitados en la llegada de la aeronave se comprueban, siguiendo los procedimientos establecidos por la compañía aérea, para garantizar el cumplimiento de la actividad.
- IC2.3** Las incidencias, en su caso, la hora de calzar la aeronave, verificación de la matrícula, aparcamiento y comienzo de la descarga de bodegas, entre otros, se detectan comunicándolas a la consola central o al responsable para que la información quede registrada.
- IC2.4** El personal, medios para la descarga de las bodegas y desembarque de pasajeros, entre otros, se comprueba, controlando su disposición, y transmisión de incidencias al responsable, en su caso, para que los tiempos de ejecución queden asegurados.
- IC2.5** Las comunicaciones con la tripulación técnica se establecen, confirmando los requerimientos especiales a la llegada, en su caso, para informar del estado de la prestación del servicio de handling y la finalización.
- IC2.6** Los problemas mecánicos en la aeronave, se atienden, comunicándolos al personal de mantenimiento, para que los protocolos establecidos por la compañía queden asegurados.
- IC2.7** La configuración de la aeronave, el pasaje, y atención a necesidades especiales como PMR, menores, situación legal irregular, entre otros, se verifican, contactando con la tripulación auxiliar para asegurar que queden atendidos.
- IC2.8** El proceso de desembarque de pasajeros se comprueba, siguiendo los procedimientos de la compañía aérea, con el fin de que la calidad y seguridad queden satisfechas.
- IC2.9** La hora de finalización de los servicios se informa a la consola, a través de medios fijados por la compañía, para el registro de la información.
- EC3** Desarrollar labores de apoyo a la puesta en marcha de la aeronave, siguiendo los procedimientos establecidos de calidad, respetando las medidas de seguridad operacional (Safety) y cumpliendo el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales.
- IC3.1** El exterior de la aeronave, cierre de puertas y retirada de pasarelas y resto de equipos de tierra se comprueban, para garantizar que no hay puerta o registro abierto, ni daños externos en el fuselaje, informando de incidencias, en su caso, a la persona responsable.
- IC3.2** El recorrido de la aeronave por la plataforma de estacionamiento se controla, comprobando la libertad de obstáculos como objetos, equipos mal estacionados, entre otros, para asegurar las medidas operacionales (Safety).

IC3.3 El tractor se comprueba, evidenciando que está enganchado, los calzos de la aeronave retirados y la pinza by-pass situada en el tren de morro, verificando que el agente que lo conduce está dispuesto para efectuar la maniobra.

IC3.4 La comunicación con cabina se gestiona, teniendo en cuenta:

- La colocación de los cascos de comunicación, comprobando la audición y recepción de voz.
- La permanencia a la espera de instrucciones, controlando el inicio del proceso de remolcado.
- El uso mediante señas en la comunicación en caso de problemas en la interfonía entre cabina y tierra, o situaciones meteorológicas, asegurando la misma.
- La transmisión de la orden al tractorista de poner en marcha la maniobra de empuje de la aeronave, ejecutándola en base a la autorización desde la tripulación técnica.
- La información de incidencias, en su caso, durante el remolcado, comunicándolas entre cabina y tractorista.

IC3.5 El arranque de los motores se facilita, siguiendo los procedimientos establecidos por la compañía aérea, para cumplir los protocolos de actuación alrededor de la aeronave con motores en marcha.

IC3.6 La pinza by-pass se retira, mostrándola con la mano a la tripulación una vez puestos los motores en marcha, con la aeronave situada sobre las líneas de rodaje para llevarla hasta la pista de despegue, y que la desconexión de los cascos, el cierre del registro, y la despedida a la tripulación con un saludo, queden ejecutadas.

EC4 Desarrollar, desde una consola central, las labores de apoyo a la prestación de servicios de handling y otras operaciones solicitadas desde la pista a la llegada o salida de la aeronave, siguiendo los procedimientos establecidos, con la calidad requerida para la actividad, respetando las medidas de seguridad operacional, y cumpliendo el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales.

IC4.1 Las operaciones de vuelos de llegada y salida se comprueban según las previsiones iniciales mediante equipos y aplicaciones informáticas, para asegurar la actuación en función de variables.

IC4.2 Las deficiencias en la prestación de los servicios de handling que necesita la aeronave a la llegada o salida de la misma, notificadas desde la pista por frecuencia, se comunican a los departamentos internos implicados (asistencia a pasajeros, asistencia en rampa, asistencia a tripulaciones, entre otros), dentro de la compañía.

IC4.3 Las deficiencias en la prestación de los servicios de handling que necesita la aeronave a la llegada o salida de la misma, notificadas desde la pista por los medios disponibles, se

comunican a los departamentos externos a la compañía implicados (limpieza, bomberos, mantenimiento, catering, entre otros).

IC4.4 Las necesidades de servicios especiales de handling solicitadas por las compañías asistidas se centralizan, comunicándolas a los departamentos implicados.

IC4.5 Los incidentes o accidentes producidos se comunican a las personas responsables inmediatas de la propia compañía y al gestor aeroportuario con objeto de que las medidas de atención, queden adoptadas.

IC4.6 La documentación de los servicios prestados se archiva en soporte físico o informático, para su posterior facturación y/o gestión de los datos.

EC5 Elaborar la orden de carga (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).

IC5.1 Los datos referentes a pasajeros, combustible, correo, carga reservada, entre otros, para la elaboración de la hoja de carga (Load Sheet) se comprueban, garantizando su disposición.

IC5.2 El sistema mecanizado, en su caso, para la elaboración de la hoja de carga (Load Sheet) se utiliza según los procedimientos administrativos establecidos por la autoridad aeronáutica.

IC5.3 La orden de carga (LIR) se elabora, 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 según normativa aplicable de seguridad aeronáutica y que la comprobación del centrado de la aeronave está dentro de los límites operativos.

IC5.4 La orden de carga (LIR) se distribuye a las unidades o departamentos implicados, siguiendo protocolos establecidos por la autoridad aeronáutica, para que las operaciones de estiba de la aeronave se cumplan.

IC5.5 La hoja de carga (Load Sheet) se recalcula al cierre del vuelo para garantizar que describe la situación real de la carga y que los límites establecidos se cumplan.

IC5.6 La hoja de carga (Load Sheet) se remite al comandante de la aeronave, teniendo en cuenta:

- La emisión de una nueva en caso de modificaciones significativas al cierre del vuelo.
- La recogida una vez firmada, como prueba de aceptación.
- La incorporación de los cambios de último minuto (LMC- Last Minute Changes) efectuado por la tripulación técnica o el personal habilitado por la compañía aérea.

IC5.7 La orden de carga LIR (Loading Instruction Report) y la hoja de carga (Load Sheet) se rellena manualmente, en caso de fallo de la aplicación informática, utilizando los datos recogidos en los manuales.

IC5.8 La información de la hoja de carga se envía mediante mensajes operativos a la escala destino del vuelo y a los departamentos afectados.

Contexto profesional

Ámbito profesional

Sectores productivos

Ocupaciones y puestos de trabajo relevantes

Medios de producción

Vestuario reglamentario de invierno y verano. Equipos de Protección Individual (EPI). Consola de trabajo, pantalla, CPU, impresora, sistemas informáticos de pasaje. Hoja de carga y LIR. Cascos para interfonía con la cabina de pilotos. Emisoras de comunicación por radiofrecuencia fija y móvil. Teléfonos fijos con auriculares y móviles. Pantallas digitales de transmisión de datos (PDA). Equipamiento de ofimática (bolígrafo, ficha del vuelo, tablilla). Vehículos de traslado. Botellas extintoras manuales de las aeronaves (AFM).

Información utilizada o generada

Normativa internacional y nacional aplicable (EU_OPS, PNS). Manual de la aeronave (AFN). Manual de Asistencia en Tierra y de Operaciones de la Compañía Operadora. Planes de contingencia y Emergencias. Planes de Carga. Fichas de vuelo. Mensajes operativos y de carga de la aeronave. Impresos de handling (etiquetas de aceptación limitada, etiquetas manuales, etiquetas de entrega a pie de la aeronave). Tarjeta identificativa. Normativa aplicable de seguridad en plataforma. Programa nacional de seguridad. Planes sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales de la empresa. Normas de calidad.