



GUÍA DE EVIDENCIAS DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

“UC0748_3: Planificar y dirigir las maniobras del buque y determinar la estabilidad y el asiento”

**CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: NAVEGACIÓN,
TRANSPORTE MARÍTIMO Y ACTIVIDADES PESQUERAS**

Código: MAP234_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 UC0748_3: Planificar y dirigir las maniobras del buque y determinar la estabilidad y el asiento.

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 que intervienen en la planificación y dirección de las maniobras del buque y determinación de la estabilidad y el asiento, y que se indican a continuación:

Nota: A un dígito se indican las actividades profesionales expresadas en las realizaciones profesionales de la unidad de competencia, y a dos dígitos las reflejadas en los criterios de realización.



1. Supervisar el acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma, para evitar posibles deterioros en las mercancías.

- 1.1 Las bodegas de carga se supervisan, verificando si la limpieza y el espacio disponible se ajustan a las necesidades de las mercancías a embarcar, a fin de evitar deterioros en las mismas.
- 1.2 Las cámaras de conservación y almacenaje del pescado se inspeccionan, asegurándose que están en buenas condiciones higiénicas, con objeto evitar daños por contaminación a las capturas que se vayan a almacenar.
- 1.3 Las sentinas de bodegas y las tomas de aspiración se revisan, verificando que no se encuentran obstruidas con restos ocasionales para posibilitar el achique.
- 1.4 Los manguerotes y extractores de ventilación de los espacios de carga y pañoles se inspeccionan, comprobando si su estado corresponde a las necesidades de transporte de las mercancías embarcadas, en orden de mantener la integridad de las mismas.
- 1.5 Los tanques de carga se supervisan verificando su estado, para contener la mercancía a transportar en las condiciones de seguridad requeridas para la carga de que se trate.
- 1.6 Los espacios destinados al pasaje se examinan comprobando que cumplen con la normativa aplicable para el transporte de pasajeros, a fin de mantener las condiciones de seguridad.

2. Dirigir la estiba de la carga previa organización, elaborando el plano de distribución de la misma, para conseguir la seguridad del buque, su estabilidad y el asiento deseados.

- 2.1 El plan de carga se supervisa para comprobar la distribución y secuencia de carga de las mercancías a embarcar, teniendo en cuenta sus características propias, a fin de conseguir el asiento para disminuir la resistencia al avance, la estabilidad y evitar deterioros en la carga.
- 2.2 El embarque y estiba del combustible, provisiones y pertrechos y su consumo, se planifica de acuerdo a las necesidades del viaje previsto o a la duración de la marea (buques pesqueros), con objeto de cumplir con los criterios de estabilidad estática y dinámica requeridos.
- 2.3 Las operaciones de estiba de la carga o del pescado en bodegas, cubiertas, tanques o cámaras se supervisan, verificando el cumplimiento de las especificaciones contenidas en el plan de carga, a fin de garantizar la estabilidad y conseguir el trimado deseado.
- 2.4 Los efectos de las carenas líquidas, los trincajes, el número de pasajeros en su caso, la estiba del pescado en cubierta, se evalúan siguiendo criterios de seguridad, para valorar su incidencia sobre la estabilidad y flotabilidad y cumplir con las disposiciones sobre francobordo y líneas de máxima carga.
- 2.5 Las operaciones con los medios de carga y descarga se planifican previamente, para ser realizadas en condiciones de seguridad,



observando en todo momento las indicaciones y limitaciones establecidas para los mismos, y las variaciones de la altura metacéntrica debida al efecto de los pesos suspendidos desde el propio buque.

- 2.6 Los cálculos de estabilidad se realizan asegurándose de que se mantenga una flotabilidad y estabilidad positivas, para garantizar la seguridad del buque, teniendo en cuenta la altura metacéntrica mínima indicada por la Administración, en función del tipo de buque.
- 2.7 Las especificaciones relativas a las características de las mercancías o equipos para su manejo, así como cualesquiera otros, se interpretan en orden a realizar su manipulación en las condiciones de seguridad requeridas.

3. Dirigir la maniobra del buque previa planificación, tanto en puerto como en la mar, respetando los reglamentos internacionales en vigor para preservar la seguridad del mismo.

- 3.1 La llegada y la maniobra de aproximación a una embarcación o estación de prácticos, radas o esclusas, se dirige previa planificación, teniendo en cuenta las características del buque y las condiciones meteorológicas y oceanográficas reinantes, a fin de mantener la seguridad del mismo.
- 3.2 Las maniobras en pasos estrechos, canales, ríos o dispositivos de separación del tráfico se realizan, cumpliendo con las disposiciones de 'Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar', para garantizar la seguridad del buque mediante el empleo de dispositivos de balizamiento según zona.
- 3.3 Los efectos negativos sobre la flotabilidad y maniobrabilidad en zonas de corriente, mareas y aguas someras, y otras circunstancias adversas se valoran previamente, teniendo en cuenta las características del buque, con objeto de evitar situaciones que comprometan su seguridad.
- 3.4 Las maniobras de atraque del buque, desatraque, abarloadamiento o fondeo, se dirigen, teniendo en cuenta sus características y curva de evolución del mismo, y las circunstancias meteorológicas existentes para mantener la seguridad.
- 3.5 La maniobra de fondeo se planifica considerando la clase de fondo del tenedero, el abrigo del lugar con relación al tiempo reinante y a la previsión meteorológica para evitar el riesgo de garreo u otras situaciones que comprometan la seguridad del buque.
- 3.6 La maniobra de remolcar o ser remolcado se dirige valorando las características del buque, estado de la mar, zona de navegación, corrientes o vientos, decidiendo según los casos la clase y longitud del remolque y el rumbo a seguir para evitar riesgos al buque propio o al remolcador.
- 3.7 Las anotaciones de todas las operaciones relacionadas con la carga, consumos, pesca, entre otras, que afecten al buque, se registran en el Diario de Navegación y Diario de pesca para su constancia y consulta.



4. Dirigir la maniobra del buque en las situaciones de emergencia en la mar previa organización, para garantizar la seguridad del buque y su tripulación.

- 4.1 Los sistemas de gobierno, tanto el manual como el automático, y el de emergencia situados en el servomotor se prueban previa inspección, verificando su funcionalidad en casos de necesidad para mantener la seguridad en eventuales emergencias.
- 4.2 Las comunicaciones internas entre el puente, el servomotor y la cámara de máquinas para casos de emergencia se establecen, periódicamente o puntualmente, para verificar el funcionamiento de los equipos y poder transmitir la información oportuna.
- 4.3 Las comunicaciones externas de emergencia se establecen siguiendo los procedimientos radiotelefónicos en vigor, para permitir la transmisión y recepción de la información en todas las circunstancias bajo las directrices del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).
- 4.4 Las luces y marcas se exhiben y se hacen las señales acústicas reglamentarias, en casos de emergencia observando las disposiciones del "Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar", a fin de indicar el estado y situación del propio buque, preservar su seguridad y la de la navegación.
- 4.5 La maniobra de fondeo en casos de emergencia se dirige, comprobando previamente el funcionamiento del molinete, anclas y cadenas, así como la respuesta del timón en modo manual, para asegurar el éxito de la misma.
- 4.6 Las alarmas generales y señales de emergencia reglamentarias se activan automáticamente para su interpretación por los tripulantes, pasajeros u otros buques o estaciones, a fin de permitir la rápida intervención para mantener la seguridad del buque y la tripulación.
- 4.7 El cierre de puertas estancas, arranchado de los medios de salvamento, puesta en marcha de bombas de achique, equipos de alumbrado de emergencia y medios de extinción de incendios, se dirige teniendo en cuenta las características de la emergencia y las que pudieran derivarse de la misma para mantener la seguridad del buque.
- 4.8 Los tanques y sentinas se sondan manualmente cuando se produzca una embarrancada, colisión o explosión, para verificar y evaluar la existencia de agua y planificar las acciones de emergencia a tomar.

5. Dirigir las maniobras del buque en las operaciones de emergencia, para la búsqueda y rescate de personas en peligro en la mar con el fin de garantizar la seguridad, previa organización.

- 5.1 La búsqueda y rescate de personas en peligro en la mar se dirige previa planificación, conforme a las disposiciones establecidas en los manuales IAMSAR, IMOSAR y el Plan Nacional de Salvamento Marítimo, para conseguir el éxito de la operación.



- 5.2 La maniobra de "hombre al agua" y las acciones inmediatas a tomar, se dirige previa decisión, considerando las condiciones reinantes a fin de conseguir rescatar al hombre con rapidez y seguridad.
- 5.3 El embarque de náufragos y su posterior atención a bordo se dirige previa planificación, teniendo en cuenta las condiciones de mar y viento reinantes, disponiendo los medios y llevando a cabo las acciones para conseguir la seguridad de los mismos.
- 5.4 Las consultas radiomédicas se efectúan con rapidez, garantizando la conexión con el facultativo, para mantener fuera de peligro al personal accidentado y aplicar los primeros auxilios.

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 **UC0748_3: Planificar y dirigir las maniobras del buque y determinar la estabilidad y el asiento**. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales que aparecen en cursiva y negrita:

1. Tecnología naval aplicada a las maniobras del buque

- Nomenclatura del buque.
- Tipos de buques.
- Equipos y servicios a bordo.

2. Geometría del buque aplicada a las maniobras del buque

- Resistencia de materiales: momentos flectores y fuerzas cortantes.
- Planos de formas de un buque.
- Interpretación de las líneas de trazado y relación entre ellas.
- Curvas hidrostáticas.
- Curvas KC y KN.
- Calados.
- Asiento.

3. Elementos estructurales del buque atendiendo a las maniobras

- Disposición y localización a bordo.
- Elementos longitudinales, transversales y verticales.
- Sistemas de construcción naval.

4. Acondicionamiento de los espacios de carga del buque

- Limpieza de bodegas.
- Ventilación de bodegas.
- Limpieza y desgasificación de tanques.
- Limpieza y desodorización de cámaras frigoríficas.
- Limpieza de sentinas de bodega.



5. Estiba de la carga en función de las maniobras del buque

- Plano de carga.
- Factor de estiba y pérdida de estiba.
- Carga de mercancías a granel.
- Carga de grano.
- Carga de contenedores.
- Cargas paletizadas.
- Carga general.
- Carga refrigerada o congelada en buques frigoríficos o congeladores.
- Carga de mercancías peligrosas.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- Convenio internacional sobre líneas de carga.
- Zonas y regiones periódicas.
- Reglamento de arqueo.
- Francobordo.
- Medios de sujeción y trincaje de la carga.

6. Estabilidad del buque en función de carga, estiba y maniobra del buque

- Estabilidad estática: centro de carena. Centro de gravedad. Metacentro. Equilibrio de los cuerpos flotantes. Cálculo de carenas rectas. Curvas KN. Curvas cruzadas de estabilidad. Brazos GZ. Momento del par de estabilidad. Efectos de las superficies libres. Cálculo de las coordenadas del centro de gravedad. Cálculo y trazado de las curvas de estabilidad estática según condiciones de carga. Brazo del par corregido de líquidos y granos en buques menores de 100 m. Experiencia de estabilidad. Determinación del GM por el doble período de balance y la manga.
- Estabilidad dinámica: criterios de estabilidad estáticos y dinámicos. Cálculo y trazado de la curva de estabilidad dinámica. Cuadernos de estabilidad. Reserva de estabilidad. Flotabilidad.
- Estabilidad longitudinal: desplazamiento: sus clases. Peso muerto y porte. Cálculo del desplazamiento. Corrección del desplazamiento por asiento. Toneladas por cm. de inmersión o emersión. Cálculo de la alteración. Cálculo de los calados y del asiento.

7. Medios de carga y descarga del buque

- Grúas de carga.
- Puntales de carga.
- Aparejos: tipos.
- Elementos auxiliares: grilletes, tensores y estrobos.
- Normativa de seguridad aplicable a los equipos de izado.
- Precauciones con el manejo de los equipos de izado.
- Libro de registro de los medios de carga y descarga.
- Cálculo de variación del GM (altura metacéntrica) por pesos suspendidos desde el propio buque.

8. Maniobra del buque en función de la carga y estiba

- Hélices.



- Timones.
- Equipos de amarre y fondeo.
- Curva de evolución: parámetros y su aplicación práctica.
- Servomotores.
- Efectos combinados de la hélice y el timón.
- Detener la arrancada.
- Efectos del viento y corriente sobre las maniobras.
- Maniobras en la mar con mal tiempo.
- Maniobras de fondeo, atraque y desatraque.
- Maniobra del buque en la mar con respecto a otros buques.
- Maniobra del buque en zonas de poco calado.
- Maniobra del buque en ríos y canales angostos.
- Entrada en un dique seco.
- Entrada en una esclusa.
- Remolque en la mar.
- Efectos de sincronismo en los buques.
- Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar: luces, marcas, señales acústicas. Reglamento de balizamiento.
- Código Internacional de Señales.

9. Varada e inundación

- Efectos de una varada fortuita o voluntaria.
- Efectos de la inundación.
- Compartimentación de los buques.
- Procedimiento para varar el buque en una playa: precauciones a tomar, medidas a adoptar antes y después de varar. Puesta a flote de un buque varado con y sin ayuda.
- Efectos de la inundación y cálculos de tiempo de llenado de un local o zona estanca mediante el empleo de plano de formas.

10. Maniobras de emergencia marítimas

- Medidas que procede tomar a raíz de un abordaje.
- Aplicación del Manual IAMSAR.
- Maniobras para la búsqueda y rescate de náufragos.
- Maniobras para prestar ayuda a otros buques en peligro.
- Maniobra de "Hombre al agua".
- Maniobra para la recogida y embarque de náufragos.
- Órdenes normalizadas al timonel.
- Gobierno del buque en casos de emergencia, aparejamiento y utilización de medios improvisados de gobierno y modo de montar un timón de fortuna cuando sea posible.

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:

- Adaptarse a la organización integrándose en el sistema de relaciones técnico-laborales.



- Interpretar y ejecutar las instrucciones que recibe y responsabilizarse de la labor que desarrolla, comunicándose de forma eficaz con la persona adecuada en cada momento.
- Organizar y ejecutar la actividad de acuerdo a las instrucciones recibidas, con criterios de calidad y seguridad, aplicando los procedimientos establecidos.
- Habitarse al ritmo de trabajo cumpliendo los objetivos de rendimiento diario definidos en la organización.
- Mostrar en todo momento una actitud de respeto hacia los compañeros, procedimientos y normas internas.
- Cumplir las medidas que favorezcan el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres.
- Promover la igualdad de trato entre mujeres y hombres, evitando discriminaciones, directas o indirectas, por razón de sexo.
- Interpretar las órdenes recibidas por la persona responsable, en español e inglés normalizado (OMI).

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 “UC0748_3: Planificar y dirigir las maniobras del buque y determinar la estabilidad y el asiento”, se tiene una situación profesional de evaluación y se concreta en los siguientes términos:

1.2.1. Situación profesional de evaluación.

a) Descripción de la situación profesional de evaluación.

En esta situación profesional, la persona candidata demostrará la competencia requerida para planificar y dirigir las maniobras del buque y determinar la estabilidad y el asiento, según orden



de trabajo y especificaciones técnicas. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades o aspectos:

1. Supervisar el acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma.
2. Dirigir la estiba de la carga elaborando el plano de distribución de la misma.
3. Dirigir la maniobra del buque, tanto en puerto como en la mar.
4. Dirigir la maniobra del buque en las situaciones de emergencia en la mar.
5. Dirigir las maniobras del buque en la búsqueda y rescate de personas en peligro en la mar.

Condiciones adicionales:

- Se dispondrá de la maquinaria, implementos, elementos auxiliares, equipos de protección individual, así como de materiales, productos o unidades de carga, requeridos para la situación profesional de evaluación.
- Se deberá evaluar la respuesta a las contingencias. Para ello se podrá plantear un transporte de carga problemática o realizar un recorrido con dificultades de visibilidad, entre otras.
- La situación profesional de evaluación podrá desarrollarse de forma simulada.
- Se dispondrá de toda la información requerida para el desarrollo de la SPE: Normas para la realización de la prueba de estabilidad. Código internacional de señales por banderas, destellos y acústicas. Planos de formas del buque. Curvas hidrostáticas. Planos de disposición general, capacidades y coordenadas del centro de gravedad de bodegas y tanques. Curva de evolución y orden de trabajo.
- Se dispondrá de equipamientos, productos específicos y ayudas técnicas requeridas por la situación profesional de evaluación.
- Se comprobará la capacidad del candidato o candidata en respuesta a contingencias.

- Se asignará un tiempo total para que el candidato o la candidata demuestre su competencia en condiciones de estrés profesional.

b) Criterios de evaluación asociados a la situación de evaluación.

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, los criterios de evaluación se especifican en el cuadro siguiente:

<i>Criterios de mérito</i>	<i>Indicadores de desempeño competente</i>
<i>Rigor en la supervisión del acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Supervisión de las bodegas.- Comprobación de las cámaras de conservación y almacenaje.- Revisión de las sentinas de bodegas y tomas de aspiración.- Supervisión del estado de los tanques.- Examen de los espacios destinado al pasaje. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A.</i></p>
<i>Exactitud en la dirección de la estiba de la carga, elaborando el plano de distribución de la misma.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Supervisión del plan de carga comprobando la distribución de las mercancías a embarcar.- Planificación del embarque, estiba y consumo de combustible, provisiones y pertrechos para el viaje o marea.- Inspección de las operaciones de estiba de la carga.- Evaluación de los efectos de las carenas líquidas, trincajes, número de pasajeros y estiba del pescado en cubierta.- Planificación de las operaciones de carga y descarga.- Cálculo de la estabilidad. <p><i>El desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>



<p><i>Precisión en la dirección de la maniobra del buque, tanto en puerto como en la mar.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Realización de maniobras de aproximación una embarcación o estación de prácticos, radas o esclusas.- Realización de las maniobras en pasos estrechos, canales, ríos o dispositivos de separación del tráfico.- Valoración previa de los efectos negativos sobre la flotabilidad y maniobrabilidad en zonas de corriente, mareas y aguas someras.- Dirección de las maniobras de atraque del buque, desatraque, abarloadamiento o fondeo.- Planificación de la maniobra de fondeo.- Dirección de la maniobra de remolcar o ser remolcado.- Registro de las anotaciones de todas las operaciones de carga, consumos, pesca. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B.</i></p>
<p><i>Exhaustividad en la dirección de la maniobra del buque en las situaciones de emergencia en la mar.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Comprobación de los sistemas de gobierno, tanto manual como automático, y el de emergencia situados en el servomotor.- Establecimiento de las comunicaciones internas entre el puente, el servomotor y la cámara de máquinas para casos de emergencia.- Establecimiento de las comunicaciones externas de emergencia.- Exhibición de las luces y marcas y de las señales acústicas reglamentarias.- Dirección de la maniobra de fondeo en casos de emergencia.- Activación automática de las alarmas generales y señales de emergencia reglamentarias.- Dirección del cierre de puertas estancas, arranchado de los medios de salvamento, puesta en marcha de bombas de achique, alumbrado de emergencia y medios de extinción de incendios.- Sondeo manual de los tanques y sentinas. <p><i>El desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<p><i>Detalle en la dirección de las maniobras del buque en la búsqueda y rescate de personas en peligro en la mar.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Dirección de la búsqueda y rescate de personas en peligro en la mar.- Dirección de la maniobra de "hombre al agua" y las acciones inmediatas a tomar.- Dirección previa planificación del embarque de naufragos y su posterior atención a bordo.

	<p>- Realización con rapidez de las consultas radiomédicas.</p> <p><i>El desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<p><i>Cumplimiento del tiempo asignado, considerando el que emplearía un o una profesional competente.</i></p>	<p><i>El desempeño competente permite sobrepasar el tiempo asignado hasta en un 20%</i></p>
<p><i>El desempeño competente requiere el cumplimiento, en todos los criterios de mérito, de la normativa aplicable en materia de prevención de riesgos laborales, protección medioambiental</i></p>	

Escala A

4	<p><i>Para supervisar el acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma, supervisa las bodegas, verificando que la limpieza y el espacio disponible se ajustan a las necesidades de la carga. Comprueba las cámaras de conservación y almacenaje, asegurándose que están en buenas condiciones higiénicas, con objeto de evitar daños por contaminación a las capturas que se vayan a almacenar. Revisa las sentinas de bodegas y tomas de aspiración, verificando que no se encuentran obstruidas con restos ocasionales para posibilitar el achique. Supervisa el estado de los tanques, para contener y transportar la carga en las condiciones de seguridad requeridas. Examina los espacios destinado al pasaje, a fin de mantener las condiciones de seguridad.</i></p>
3	<p><i>Para supervisar el acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma, supervisa las bodegas, verificando que la limpieza y el espacio disponible se ajustan a las necesidades de la carga. Comprueba las cámaras de conservación y almacenaje, asegurándose que están en buenas condiciones higiénicas, con objeto de evitar daños por contaminación a las capturas que se vayan a almacenar. Revisa las sentinas de bodegas y tomas de aspiración, verificando que no se encuentran obstruidas con restos ocasionales para posibilitar el achique. Supervisa el estado de los tanques, para contener y transportar la carga en las condiciones de seguridad requeridas. Examina los espacios destinado al pasaje, a fin de mantener las condiciones de seguridad, pero comete pequeñas irregularidades que no afectan al resultado final.</i></p>
2	<p><i>Para supervisar el acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma, supervisa las bodegas, verificando que la limpieza y el espacio disponible se ajustan a las necesidades de la carga. Comprueba las cámaras de conservación y almacenaje, asegurándose que están en buenas condiciones higiénicas, con objeto de evitar daños por contaminación a las capturas que se vayan a almacenar. Revisa las sentinas de bodegas y tomas de aspiración, verificando que no se encuentran obstruidas con restos ocasionales para posibilitar el achique. Supervisa el estado de los tanques, para contener y transportar la carga en las condiciones de seguridad requeridas. Examina los espacios destinado al pasaje, a fin de mantener las condiciones de seguridad, pero comete grandes irregularidades que afectan al resultado final.</i></p>
1	<p><i>No supervisa el acondicionamiento de los espacios de carga.</i></p>



Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

Escala B

4	<p><i>Para dirigir la maniobra del buque, tanto en puerto como en la mar, realiza maniobras de aproximación a una embarcación o estación de prácticos, radas o esclusas, teniendo en cuenta las características del buque y las condiciones meteorológicas y oceanográficas reinantes. Realiza maniobras en pasos estrechos, canales, ríos o dispositivos de separación del tráfico, cumpliendo las disposiciones del reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar. Valora previamente los efectos negativos sobre la flotabilidad y maniobrabilidad en zonas de corriente, mareas y aguas someras, teniendo en cuenta las características del buque. Dirige las maniobras de atraque del buque, desatraque, abarloamiento o fondeo, teniendo en cuenta sus características, la curva de evolución, y las circunstancias meteorológicas. Planifica la maniobra de fondeo en función del tenedero y abrigo del lugar con relación al tiempo reinante y la previsión meteorológica. Dirige la maniobra de remolcar o ser remolcado valorando las características del buque, estado de la mar, zona de navegación, corrientes o vientos y el rumbo a seguir. Registra las anotaciones de todas las operaciones de carga, consumos, pesca, en el Diario de Navegación y Diario de pesca para su constancia y consulta.</i></p>
3	<p><i>Para dirigir la maniobra del buque, tanto en puerto como en la mar, realiza maniobras de aproximación a una embarcación o estación de prácticos, radas o esclusas, teniendo en cuenta las características del buque y las condiciones meteorológicas y oceanográficas reinantes. Realiza maniobras en pasos estrechos, canales, ríos o dispositivos de separación del tráfico cumpliendo las disposiciones del reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar. Valora previamente los efectos negativos sobre la flotabilidad y maniobrabilidad en zonas de corriente, mareas y aguas someras, teniendo en cuenta las características del buque. Dirige las maniobras de atraque del buque, desatraque, abarloamiento o fondeo, teniendo en cuenta sus características, la curva de evolución, y las circunstancias meteorológicas. Planifica la maniobra de fondeo en función del tenedero y abrigo del lugar con relación al tiempo reinante y la previsión meteorológica. Dirige la maniobra de remolcar o ser remolcado valorando las características del buque, estado de la mar, zona de navegación, corrientes o vientos y el rumbo a seguir. Registra las anotaciones de todas las operaciones de carga, consumos, pesca, en el Diario de Navegación y Diario de pesca para su constancia y consulta, pero comete pequeñas irregularidades que no afectan al resultado final.</i></p>
2	<p><i>Para dirigir la maniobra del buque, tanto en puerto como en la mar, realiza maniobras de aproximación a una embarcación o estación de prácticos, radas o esclusas, teniendo en cuenta las características del buque y las condiciones meteorológicas y oceanográficas reinantes. Realiza maniobras en pasos estrechos, canales, ríos o dispositivos de separación del tráfico cumpliendo las disposiciones del reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar. Valora previamente los efectos negativos sobre la flotabilidad y maniobrabilidad en zonas de corriente, mareas y aguas someras, teniendo en cuenta las características del buque. Dirige las maniobras de atraque del buque, desatraque, abarloamiento o fondeo, teniendo en cuenta sus características, la curva de evolución, y las circunstancias meteorológicas. Planifica la maniobra de fondeo en función del tenedero y abrigo del lugar con relación al tiempo reinante y la previsión meteorológica. Dirige la maniobra de remolcar o ser remolcado valorando las características del buque, estado de la mar,</i></p>

	<i>zona de navegación, corrientes o vientos y el rumbo a seguir. Registra las anotaciones de todas las operaciones de carga, consumos, pesca, en el Diario de Navegación y Diario de pesca para su constancia y consulta, pero comete grandes irregularidades que afectan al resultado final.</i>
1	<i>No dirige la maniobra del buque ni en el puerto ni en el mar.</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

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

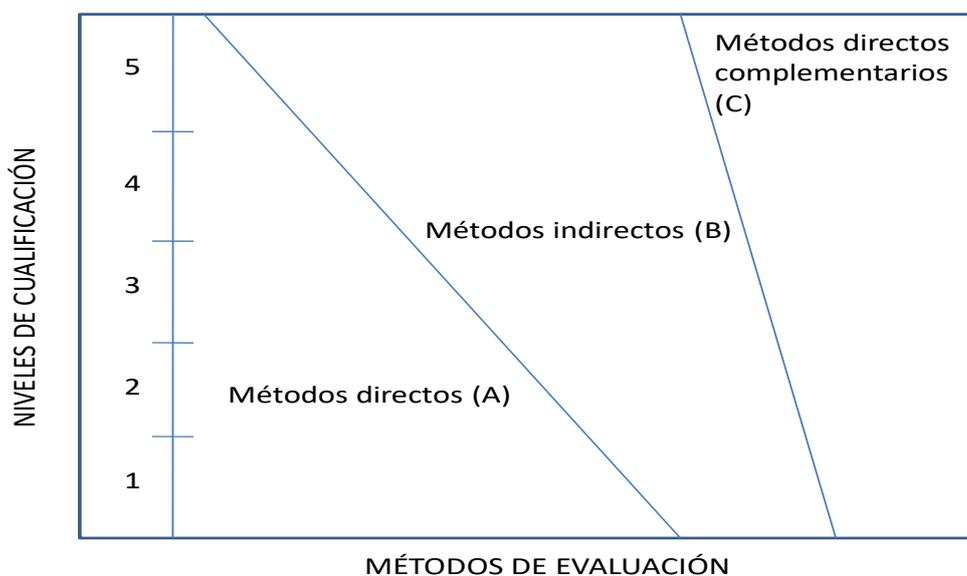
La selección de métodos de evaluación que deben realizar las Comisiones de Evaluación será específica para cada persona candidata, y dependerá fundamentalmente de tres factores: nivel de cualificación de la unidad de competencia, características personales de la persona candidata y evidencias de competencia 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 una persona candidata a la que se le aprecien dificultades de expresión escrita, ya sea por razones basadas en el desarrollo de las competencias básicas o factores de integración cultural, entre otras. 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 formal y no tenga experiencia en el proceso de la planificación y dirección de las maniobras del buque y determinación de la estabilidad y el asiento, se le someterá, al menos, a una prueba profesional de evaluación y a una entrevista profesional estructurada 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 o una 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" y sus competencias conjugan básicamente destrezas cognitivas y actitudinales. Por las características de estas competencias, la persona candidata ha de movilizar fundamentalmente sus destrezas cognitivas aplicándolas de forma competente a múltiples situaciones y contextos profesionales. Por esta razón, se recomienda que la comprobación de lo explicitado por la persona candidata se complemente con una prueba de desarrollo práctico, que tome como referente las actividades de la situación profesional de evaluación, todo ello con independencia del método de evaluación utilizado. Esta prueba se planteará sobre un contexto



definido que permita evidenciar las citadas competencias, minimizando los recursos y el tiempo necesario para su realización, e implique el cumplimiento de 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.

- h) En la situación profesional de evaluación se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

En la situación de evaluación se recomienda limitar la carga en apilados/desapilados a tres metros de altura.

Se recomienda disponer de un recorrido de ancho limitado, que posea señales de circulación, con un tramo de pendiente, para realizar maniobras y desplazamientos con la carretilla elevadora.

Se recomienda comprobar la competencia de respuesta a contingencias durante las operaciones simulando por ejemplo una situación de cambio en las condiciones meteorológicas o una situación de abordaje.



Se considera tener en consideración aquellos títulos profesionales que tengan atribuciones en el ejercicio profesional de patrón en los buques de pesca y mercante.

Las condiciones adicionales que permiten contextualizar las situaciones de la vida cotidiana de un profesional en la planificación y dirección de las maniobras de un buque y la determinación de la estabilidad y el asiento son entre otras el entorno (lugar de trabajo es la cubierta del buque a varias millas de la costa), las condiciones climatológicas (lucha contra la intemperie en condiciones extremas) y la capacidad de dirección de las órdenes dadas por el responsable de la operación).