



GUÍA DE EVIDENCIAS DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

“UC2663_3: Determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera”

**CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: SUPERVISIÓN DE LA
SEGURIDAD DE LA ESTIBA EN CARRETERA**

Código: TMV796_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 UC2663_3: Determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera.

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 Determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera, 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. Asegurar el lugar del accidente producido por mala estiba para obtener información, evitando el riesgo de los usuarios.

- 1.1 El escenario del incidente se delimita, impidiendo el acceso a personal no autorizado y preservando el estado original, garantizando la seguridad de los usuarios, y restableciendo el tráfico.
- 1.2 La posición de los vehículos, de la carga y elementos significativos en el accidente (marcas viales, roturas, entre otros) se señalizan, registrando mediante material gráfico (fotos, vídeos, entre otros) el estado en que se encuentran para su estudio.
- 1.3 Las personas que se encuentren en el lugar y de manera directa o indirecta tengan información del incidente se identifican con DNI, pasaporte, entre otros, para toma de declaración.
- 1.4 El tráfico se restablece, garantizando la seguridad de las personas y la toma de información del siniestro.

2. Inspeccionar el estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente para comprobar si presenta deficiencias de diseño, deterioro, alteraciones o modificaciones, o es inadecuado para la carga transportada.

- 2.1 Los vehículos y/o UTC y el perímetro de acción se inspeccionan, comprobando riesgos inherentes (derrames de sustancias, fugas de gases, entre otros), para no poner en riesgo la seguridad vial.
- 2.2 La documentación reglamentaria del vehículo o conjunto de vehículos, la documentación del conductor/res, las certificaciones de las UTC (remolques, semirremolques, cajas móviles, entre otros), la documentación de carga (manifiestos de carga, CMR, carta de porte, libro de ruta, fichas de carga si existieran, entre otros), se requieren analizando mediante cotejo visual y/o utilizando los instrumentos técnicos reglamentarios (rueda de cinta, flexómetro, entre otros), permitiendo realizar una reconstrucción del estado inicial de la expedición.
- 2.3 Los dispositivos de sujeción, los bloqueos efectuados, (estructura del vehículo, bloqueos creados entre cargas, barras de bloqueo, entre otros), junto con aquellos que a consecuencia del accidente vial se hayan deteriorado, fracturado o si existe pérdida o merma de condiciones técnicas y físicas, así como los restos y vestigios de éstos que se encuentren en la zona perimetral del accidente vial, se inspeccionan asegurando su funcionamiento y uso, recogiendo las pruebas indiciarias que permitan reconstituir el suceso.

3. Inspeccionar factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia.

- 3.1 Las condiciones emocionales y físicas de los implicados en siniestro o incidente, (síntomas/pruebas alcoholemia, drogas) y sus

- manifestaciones a la UI, se describen en el informe de investigación, determinando las causas posibles.
- 3.2 Los valores que indiquen los dispositivos de control del vehículo, si los hubiere, (tacógrafo, termógrafo, limitador de velocidad, termómetros, manómetros, entre otros) en lo relativo a variables de seguridad vial y el transporte (velocidad, tiempos de conducción, distancias recorridas, temperatura registrada en la cadena de frío, densidad de carga en el transporte de animales, entre otros) se identifican en el informe de investigación por parte de la UI, determinando las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente.
 - 3.3 Las condiciones de la vía (trazado, señalización, peraltado, limitación de velocidad, deterioro del vial, gravilla, líquidos en calzada, entre otros), la geolocalización del accidente/incidente, las huellas dejadas por el/los vehículo/s y el/los lugar/es donde se hallan restos de la carga se recogen, anotando los datos, en el informe de investigación por parte de la UI.
 - 3.4 Las condiciones climatológicas (condiciones de visibilidad adversa), se incluyen registrándose en el informe de investigación por parte de la UI, para determinar las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente.

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 **UC2663_3: Determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera**. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales que aparecen en cursiva y negrita:

1. Supervisión del lugar del accidente

- Descripción del lugar de accidente.
- Señalización vial y de seguridad.
- Señalizaciones de gálibo.
- Documentación relacionada con el accidente. identificación de los vehículos implicados.
- Ficha técnica del vehículo, permiso de circulación del vehículo.
- Descripción fotográfica y videografía del accidente. Identificación de sujetos.
- Informe de personas afectadas.
- Plan estratégico de seguridad.
- Documento Nacional de Identidad (DNI).
- Pasaporte.
- Esquema de ubicación de los vehículos.
- Medidas de prevención y protección.

2. Inspección del estado del vehículo

- Riesgos inherentes del vehículo.
- Fugas del vehículo.
- Gases.
- Seguridad vial.
- Documentación reglamentaria de los vehículos implicados en el incidente.
- Documentación de carga.
- Elementos de sujeción.
- Elementos de bloqueo.
- Comprobación del estado de los elementos de sujeción y bloqueo.
- Homologación de los elementos de sujeción y bloqueo.
- Prevención de riesgos laborales.

3. Factores del entorno influyente en el accidente

- Condiciones físicas, químicas y meteorológicas de la vía. Configuración de los viales.
- Estado del firme.
- Grietas o roturas del firme.
- Peraltado.
- Señalización del vial.
- Estado de bionda.

4. Condiciones de seguridad en el transporte

- Tiempos máximos de conducción.
- Tiempos de descansos obligatorios en normativa.
- Zonas o áreas de descanso y su configuración.
- Accesos a áreas de descanso y señalización.
- Estacionamiento durante los tiempos de descanso.
- Seguridad vial en materia de transportes.

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 específica de la empresa integrándose en el sistema de relaciones técnico profesionales/laborales.
- Adaptarse a situaciones o contextos nuevos, proponer alternativas con el objetivo de mejorar resultados y demostrar flexibilidad para entender los cambios.
- Interpretar y ejecutar las instrucciones que recibe y responsabilizarse del trabajo que desarrolla, comunicándose de manera eficaz con la persona adecuada en cada momento.
- Aplicar de forma efectiva el principio de igualdad de trato y no discriminación en las condiciones de trabajo entre mujeres y hombres.
- Mostrar en todo momento una actitud de respeto hacia los compañeros, procedimientos y normas internas de la empresa.

- Aprender nuevos conceptos o procedimientos y aprovechar eficazmente la formación utilizando los conocimientos adquiridos.

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 “UC2663_3: Determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera”, 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 determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera, cumpliendo las normativas aplicables en materia de seguridad, prevención en riesgos laborales y de aparatos de elevación y manutención. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Inspeccionar el estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente.
2. Inspeccionar factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia.

Condiciones adicionales:

- 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 inspección del estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Inspección de los vehículos y/o UTC y el perímetro de acción.- Requerimiento de la documentación reglamentaria del vehículo o conjunto de vehículos, la documentación del conductor/res, las certificaciones de las UTC (remolques, semirremolques, cajas móviles, entre otros), la documentación de carga (manifiestos de carga, CMR, carta de porte, libro de ruta, fichas de carga si existieran, entre otros).- Inspección de los dispositivos de sujeción, los bloqueos efectuados, (estructura del vehículo, bloqueos creados entre cargas, barras de bloqueo, entre otros), junto con aquellos que a consecuencia del accidente vial se hayan deteriorado, fracturado o si existe pérdida o merma de condiciones técnicas y físicas, así como los restos y vestigios de éstos que se encuentren en la zona perimetral del accidente vial. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A.</i></p>

<p><i>Exhaustividad en la inspección de los factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Descripción de las condiciones emocionales y físicas de los implicados en siniestro o incidente, (síntomas/pruebas alcoholemia, drogas) y sus manifestaciones a la UI.- Identificación de los valores que indiquen los dispositivos de control del vehículo, si los hubiere, (tacógrafo, termógrafo, limitador de velocidad, termómetros, manómetros, entre otros) en lo relativo a variables de seguridad vial y el transporte (velocidad, tiempos de conducción, distancias recorridas, temperatura registrada en la cadena de frío, densidad de carga en el transporte de animales, entre otros).- Inclusión de las condiciones climatológicas (condiciones de visibilidad adversa). <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B.</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 25%</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>Durante la inspección del estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente, inspecciona los vehículos y/o UTC y el perímetro de acción, comprobando riesgos inherentes (derrames de sustancias, fugas de gases, entre otros), para no poner en riesgo la seguridad vial. Requiere la documentación reglamentaria del vehículo o conjunto de vehículos, la documentación del conductor/res, las certificaciones de las UTC (remolques, semirremolques, cajas móviles, entre otros), la documentación de carga (manifiestos de carga, CMR, carta de porte, libro de ruta, fichas de carga si existieran, entre otros), analizando mediante cotejo visual y/o utilizando los instrumentos técnicos reglamentarios (rueda de cinta, flexómetro, entre otros), permitiendo realizar una reconstrucción del estado inicial de la expedición. Inspecciona los dispositivos de sujeción, los bloqueos efectuados, (estructura del vehículo, bloqueos creados entre cargas, barras de bloqueo, entre otros), junto con aquellos que a consecuencia del accidente vial se hayan deteriorado, fracturado o si existe pérdida o merma de condiciones técnicas y físicas, así como los restos y vestigios de éstos que se encuentren en la zona perimetral del accidente vial, asegurando su funcionamiento y uso, recogiendo las pruebas indiciarias que permitan reconstituir el suceso.</i></p>
3	<p><i>Durante la inspección del estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente, inspecciona los vehículos y/o UTC y el perímetro de acción, comprobando riesgos inherentes (derrames de sustancias, fugas de gases, entre</i></p>

	<p><i>otros), para no poner en riesgo la seguridad vial. Requiere la documentación reglamentaria del vehículo o conjunto de vehículos, la documentación del conductor/res, las certificaciones de las UTC (remolques, semirremolques, cajas móviles, entre otros), la documentación de carga (manifiestos de carga, CMR, carta de porte, libro de ruta, fichas de carga si existieran, entre otros), analizando mediante cotejo visual y/o utilizando los instrumentos técnicos reglamentarios (rueda de cinta, flexómetro, entre otros), permitiendo realizar una reconstrucción del estado inicial de la expedición. Inspecciona los dispositivos de sujeción, los bloqueos efectuados, (estructura del vehículo, bloqueos creados entre cargas, barras de bloqueo, entre otros), junto con aquellos que a consecuencia del accidente vial se hayan deteriorado, fracturado o si existe pérdida o merma de condiciones técnicas y físicas, así como los restos y vestigios de éstos que se encuentren en la zona perimetral del accidente vial, asegurando su funcionamiento y uso, recogiendo las pruebas indiciarias que permitan reconstituir el suceso.</i></p>
2	<p><i>Durante la inspección del estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente, inspecciona los vehículos y/o UTC y el perímetro de acción, comprobando riesgos inherentes (derrames de sustancias, fugas de gases, entre otros), para no poner en riesgo la seguridad vial. Requiere la documentación reglamentaria del vehículo o conjunto de vehículos, la documentación del conductor/res, las certificaciones de las UTC (remolques, semirremolques, cajas móviles, entre otros), la documentación de carga (manifiestos de carga, CMR, carta de porte, libro de ruta, fichas de carga si existieran, entre otros), analizando mediante cotejo visual y/o utilizando los instrumentos técnicos reglamentarios (rueda de cinta, flexómetro, entre otros), permitiendo realizar una reconstrucción del estado inicial de la expedición. Inspecciona los dispositivos de sujeción, los bloqueos efectuados, (estructura del vehículo, bloqueos creados entre cargas, barras de bloqueo, entre otros), junto con aquellos que a consecuencia del accidente vial se hayan deteriorado, fracturado o si existe pérdida o merma de condiciones técnicas y físicas, así como los restos y vestigios de éstos que se encuentren en la zona perimetral del accidente vial, asegurando su funcionamiento y uso, recogiendo las pruebas indiciarias que permitan reconstituir el suceso.</i></p>
1	<p><i>No inspecciona correctamente el estado del vehículo y/o la unidad de transporte de carga (UTC) en ocurrencia de un accidente o incidente.</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>Durante la inspección de los factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia, describe las condiciones emocionales y físicas de los implicados en siniestro o incidente, (síntomas/pruebas alcoholemia, drogas) y sus manifestaciones a la UI, en el informe de investigación, determinando las causas posibles. Identifica los valores que indiquen los dispositivos de control del vehículo, si los hubiere, (tacógrafo, termógrafo, limitador de velocidad, termómetros, manómetros, entre otros) en lo relativo a variables de seguridad vial y el transporte (velocidad, tiempos de conducción, distancias recorridas, temperatura registrada en la cadena de frío, densidad de carga en el transporte de animales, entre otros), en el informe de investigación por parte de la UI, determinando las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente. Incluye las condiciones climatológicas (condiciones</i></p>
---	---

3	<p><i>de visibilidad adversa), registrándose en el informe de investigación por parte de la UI, para determinar las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente.</i></p> <p><i>Durante la inspección de los factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia, describe las condiciones emocionales y físicas de los implicados en siniestro o incidente, (síntomas/pruebas alcoholemia, drogas) y sus manifestaciones a la UI, en el informe de investigación, determinando las causas posibles. Identifica los valores que indiquen los dispositivos de control del vehículo, si los hubiere, (tacógrafo, termógrafo, limitador de velocidad, termómetros, manómetros, entre otros) en lo relativo a variables de seguridad vial y el transporte (velocidad, tiempos de conducción, distancias recorridas, temperatura registrada en la cadena de frío, densidad de carga en el transporte de animales, entre otros), en el informe de investigación por parte de la UI, determinando las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente. Incluye las condiciones climatológicas (condiciones de visibilidad adversa), registrándose en el informe de investigación por parte de la UI, para determinar las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente, pero a lo largo del desarrollo comete pequeñas irregularidades que no afectan al resultado final.</i></p>
2	<p><i>Durante la inspección de los factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia, describe las condiciones emocionales y físicas de los implicados en siniestro o incidente, (síntomas/pruebas alcoholemia, drogas) y sus manifestaciones a la UI, en el informe de investigación, determinando las causas posibles. Identifica los valores que indiquen los dispositivos de control del vehículo, si los hubiere, (tacógrafo, termógrafo, limitador de velocidad, termómetros, manómetros, entre otros) en lo relativo a variables de seguridad vial y el transporte (velocidad, tiempos de conducción, distancias recorridas, temperatura registrada en la cadena de frío, densidad de carga en el transporte de animales, entre otros), en el informe de investigación por parte de la UI, determinando las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente. Incluye las condiciones climatológicas (condiciones de visibilidad adversa), registrándose en el informe de investigación por parte de la UI, para determinar las posibles causas accesorias a la mala estiba que pueden intervenir en el accidente vial/incidente, pero a lo largo del desarrollo comete grandes irregularidades que afectan al resultado final.</i></p>
1	<p><i>No inspecciona correctamente los factores del entorno (condiciones humanas, condiciones de luz, lluvia, entre otros), participantes en el accidente vial/incidente (conductor, viales, condiciones climatológicas, entre otros) para determinar su influencia.</i></p>

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

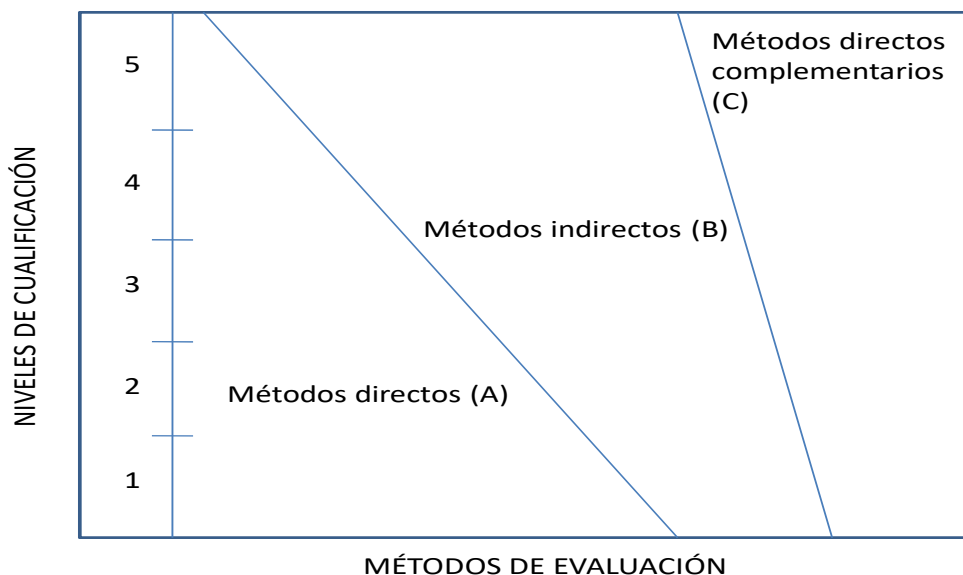
2. MÉTODOS DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA Y ORIENTACIONES PARA LAS COMISIONES DE EVALUACIÓN Y EVALUADORES/AS.

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 Determinar las causas de mala estiba en transporte por carretera, 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 tienen componentes psicomotores, cognitivos y actitudinales. Por sus características, y dado que, en este caso, tiene mayor relevancia el componente de destrezas psicomotrices, 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. 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.