



GUÍA DE EVIDENCIA DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

“UC0813_3: Diseñar las maniobras en construcción y reparación naval”

CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: DISEÑO EN LA INDUSTRIA NAVAL

Código: FME254_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 UC0813_3: Diseñar las maniobras en construcción y reparación naval.

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 el diseño de las maniobras en construcción y reparación naval, 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. Calcular las maniobras de buques, elementos, bloques, maquinaria, conjuntos pesados o complejos, siguiendo instrucciones dadas por la ingeniería básica para determinar la capacidad de los medios que deban utilizarse, definiendo los medios a intervenir y la forma de realizarlas, teniendo en cuenta la normativa aplicable de prevención de riesgos laborales y protección del medio ambiente.

- 1.1 Las capacidades de los medios de transporte y el proceso de maniobra se obtienen a partir del proceso de cálculo de pesos y centro de gravedad de los diferentes elementos.
- 1.2 La disposición de los picaderos y características de los mismos se obtiene mediante el cálculo de cargas que favorezcan un reparto uniforme de esfuerzos, para evitar deformaciones en el buque, grada o dique.
- 1.3 Los tanques a lastrear y volumen de lastre en el buque y dique flotante, se determinan mediante cálculos de estabilidad para minimizar las tensiones del casco y dique flotante.
- 1.4 La distribución uniforme de pesos se obtiene a partir de los estudios y cálculos de preparación de la cama de varada, considerando las condiciones de trimado, consiguiendo que el apoyo del buque sea seguro y uniforme.
- 1.5 Los elementos de tiro (cables, eslingas, balancines, cáncamos u otros) se disponen con los ángulos de inclinación que permitan soportar los esfuerzos a los que se van a ver sometidos.
- 1.6 La cuantificación y distribución de los pesos a mover y su ubicación durante las pruebas de estabilidad del buque se obtienen en los cálculos de estabilidad.

2. Elaborar los planos de conjunto y de detalle para la definición de maniobras de traslado y volteo de bloques, siguiendo instrucciones dadas por la ingeniería básica y teniendo en cuenta la normativa aplicable de prevención de riesgos laborales y protección del medio ambiente.

- 2.1 Las características del área de trabajo y los equipos que la componen se incluyen en la documentación que define las maniobras.
- 2.2 La disposición de la maniobra se refleja en la información y permite conocer la situación de los elementos de arranque, los útiles empleados (grilletes, eslingas, entre otros), y el ángulo de tiro, así como los reforzados necesarios en las áreas anexas a los puntos de amarre.
- 2.3 Las cargas máximas de trabajo de todos los elementos se determinan mediante cálculos de esfuerzos aplicados a cada tipo de maniobra.
- 2.4 Cada fase y etapa de la construcción para sub-bloques, bloques y equipos pesados de armamento se recogen en los planos, éstos incluirán la información del proceso de transporte.



3. Elaborar los planos de conjunto y de detalle para la definición de las maniobras de fondeo, amarre y remolque, siguiendo instrucciones dadas por la ingeniería básica y teniendo en cuenta la normativa aplicable de prevención de riesgos laborales y protección del medio ambiente.

- 3.1 Las secuencia y fases que caracterizan las diferentes maniobras se definen de forma que se optimicen éstas y asegurando todos los aspectos de seguridad en las mismas.
- 3.2 Los medios que deben intervenir, la forma de hacerlos, los materiales, sus calidades, y las especificaciones técnicas se recogen en los planos, y son los requeridos por el tipo de maniobra y se ajustan a la reglamentación vigente.
- 3.3 Los elementos de tiro y su disposición para cada tipo de maniobra se definen para obtener los ángulos de inclinación que reduzcan los esfuerzos y tensiones y mejorar la resistencia.
- 3.4 El establecimiento de un área de seguridad delimitada se contempla en el estudio previo y posterior de desarrollo de la información para la maniobra.

4. Elaborar los planos de conjunto y de detalle para la definición de las maniobras de botadura y flotadura, siguiendo instrucciones dadas por la ingeniería básica y teniendo en cuenta la normativa aplicable de prevención de riesgos laborales y protección del medio ambiente.

- 4.1 Los medios que intervienen, el proceso constructivo de los mismos, los materiales y las especificaciones técnicas requeridas en función del tipo de maniobra se definen en los planos de maniobras..
- 4.2 La situación, capacidades y distribución de cargas del buque, así como los tanques que se deben lastrar y cantidad de lastre para la botadura o flotadura se obtienen aplicando cálculos de estabilidad y esfuerzos.
- 4.3 Los materiales, su disposición sobre el tren de imadas y anguilas, así como la forma de retener el buque durante el recorrido hasta su puesta a flote se recoge en los planos de botadura y cumplen con las especificaciones técnicas de maniobra requeridas.
- 4.4 Las zonas que puedan sufrir grandes esfuerzos y deterioros en las maniobras de botadura o flotadura se identifican y se dispone el tipo de protección que evite deformaciones y daños en el casco.
- 4.5 La retenida de la botadura se determina aplicando los procedimientos establecidos en los cálculos.



5. Elaborar los planos de conjunto y de detalle para la definición de las maniobras de varada, siguiendo instrucciones dadas por la ingeniería básica y teniendo en cuenta la normativa aplicable de prevención de riesgos laborales y protección del medio ambiente.

- 5.1 La situación, capacidades y distribución de cargas del buque, así como los tanques que se deben lastrar y cantidad de lastre para la varada se obtiene aplicando cálculos de estabilidad y esfuerzos.
- 5.2 Los tipos de materiales, su disposición sobre el tren de varada, así como la forma de retener o tirar del buque durante el recorrido hasta el final de la maniobra se disponen de forma que se eviten sobreesfuerzos y daños en buque.
- 5.3 Los elementos de tiro (cabrestantes, molinetes, pastecas, u otros) se disponen para que estos mantengan los ángulos de inclinación más adecuados para la dirección de tiro y mantener los esfuerzos y tensiones dentro de los valores obtenidos en el cálculo de esfuerzos y evitar daños en el buque.
- 5.4 Las zonas de influencia del buque en la maniobra de varada que puedan sufrir sobreesfuerzos y daños se identifican y se dispone el tipo de protección que evite o minimice éstas.
- 5.5 El posicionamiento de los picaderos, trimado del buque, sistema de centrado, reconocimiento de obra viva, lastrado y elementos del casco, se recogen en el plano de varada de acuerdo a las especificaciones técnicas, y los requerimientos del tipo de buque y zona de varada.

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 **UC0813_3: Diseñar las maniobras en construcción y reparación naval**. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales que aparecen en cursiva y negrita:

1. Cálculo de las maniobras de buques, elementos, bloques, maquinaria, conjuntos pesados o complejos.

- Grafostática aplicada al diseño de maniobras y reparaciones navales. Estudio analítico de elementos estructurales en reparación y maniobra: Equilibrio de fuerzas (composición y descomposición). Estructuras trianguladas. Cálculo de resistencia de materiales. Momentos estáticos. Centros de gravedad. Momentos de inercia. Esfuerzos de tracción, compresión, cortadura, flexión y torsión, en elementos estructurales en reparación y maniobra de buques.
- Maniobras de buques y bloques estructurales: Traslado y volteo de bloques. Amarre, fondeo, remolque, botadura, flotadura y varada. Cálculo de maniobras. Cálculo de estabilidad en buques.
- Estrategia constructiva y planos de desarrollo: Planificación, organización y gestión de los sistemas de producción.



2. Generación de los planos de conjunto y de detalle para las maniobras de traslado y volteo de bloques.

- Información técnica de los medios de maniobra y de las áreas de trabajo, su maquinaria y equipos.
- Interpretación y representación gráfica: Trazado geométrico. Sistemas de representación. Normalización del dibujo técnico.
- Elementos de maniobra y elevación en construcción y reparación naval.
- Elementos de tiro: Maquinaria de elevación y transporte. Elementos de sujeción. Cajas. Elementos auxiliares.

3. Elaboración de los planos de conjunto y de detalle para las maniobras de fondeo, amarre y remolque.

- Planos de disposición general del buque y zonas de maniobra.
- Maniobras de amarre, fondeo y remolque: Atraque y desatraque. Factores que intervienen en la maniobra del buque. Tablas de características de sistemas de amarre. Atraque y desatraque con remolcador. Velocidad de fondeo, fondeadero, relación de fondo y cadena a filar. Aplicaciones ofimáticas de cálculo.

4. Elaboración de los planos de conjunto y de detalle para la maniobra de botadura y flotadura.

- Cálculo de estabilidad, esfuerzos y protecciones en las maniobras de botadura: Conocimiento de materiales y su resistencia. Botadura en grada (pantoqueras, puntales, imadas, anguilas y cama de lanzamiento). Botadura en carro (disposición del buque en el carro, tiro y pastecas). Operaciones de lastrado. Retenidas móviles, retenida de picaderos y puntales, aplicaciones de gatos hidráulicos y retenida fija.
- Estrategia constructiva y planos de desarrollo: Tolerancias y ajustes aplicados a las maniobras de construcción.
- Características técnicas del área de trabajo, su maquinaria y sus procesos: Establecimiento del área de seguridad.

5. Elaboración de los planos de conjunto y de detalle para la maniobra de varada.

- Cálculo de maniobra de varada: Lastrado, situación y peso del buque. Trimado del buque. Guiado del buque (indicación de situación y ángulo de tiro de cabrestantes, molinetes y pastecas). Situación de picaderos y soportes.
- Planos de disposición general del buque y zonas de maniobra: Motores transversales, tomas de mar, tapones, correderas y equipos de maniobra.
- Información técnica del área de trabajo y equipos de maniobra: Área de seguridad.

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:



- Responsabilizarse del trabajo que desarrolla y del cumplimiento de los objetivos.
- Proponer alternativas con el objetivo de mejorar resultados.
- Reconocer el proceso productivo de la organización.
- Participar y colaborar activamente en el equipo de trabajo.
- Habitarse al ritmo de trabajo 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 “UC0813_3: Diseñar las maniobras en construcción y reparación naval”, se tiene 1 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 calcular la maniobra de amarre y varada en dique de un buque de gran tonelaje o bloque estructural a partir de la arquitectura naval, elaborando los planos de conjunto y detalle necesarios para su ejecución. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Determinar el amarre, cumpliendo exigencias del reglamento para cálculo de amarres (OCIMF, entre otros), elaborando el plano de conjunto de disposición del amarre en el muelle.



2. Determinar las condiciones de varada de buque o bloque estructural, elaborando el plano, de conjunto y detalles, de varada.

Condiciones adicionales:

- Se dispondrá de los equipos, material y documentación requeridos para el desarrollo de la SPE.
 - Planos del buque o bloque y planos de disposición del muelle (situación de grúas, norayes, tomas de corriente, etc.).
 - Material de dibujo técnico necesario para la situación profesional de evaluación.
 - Reglamento para el cálculo de amarres y para el cálculo de fuerzas debidas a la acción del viento (OCIMF, SIGTTO, otros).
 - Equipos informáticos con software CAD-CAE y ofimáticos para el diseño de la maniobra.
- Se comprobará la capacidad de la persona candidata en respuesta a contingencias, generando una incidencia durante el proceso.
- Se asignará un tiempo total para que la persona candidata demuestre su competencia en condiciones de estrés profesional.

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

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

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

Criterios de mérito	Indicadores, escalas y umbrales de desempeño competente
<i>Rigor en la cumplimentación de información necesaria para el amarre.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Identificación de guías, norayes, cuadros de "energía a buques", batimetría del muelle y zonas de seguridad.- Determinación de posición y número de líneas de amarre en proa, popa y características de las mismas.- Determinación de la posición del buque o bloque en el muelle. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A.</i></p>
<i>Exactitud en el cálculo de las fuerzas debidas a la acción del viento sobre el buque o bloque aplicando reglamento.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Obtención de la fuerza resultante longitudinal.- Obtención de la fuerza resultante en la perpendicular de proa.- Obtención de la fuerza resultante en la perpendicular de popa. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B.</i></p>
<i>Eficacia en la determinación del amarre.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Determinación del agrupamiento de líneas de amarre: traveses de popa, traveses de proa, springs de proa y springs de popa.- Obtención de hoja de cálculo donde se determinará cada línea de amarre, los datos obtenidos de su disposición y sus esfuerzos resultantes por cada agrupamiento aplicando reglamento (traveses de proa, traveses de popa y springs de popa y proa).- Determinación de conclusiones sobre el cumplimiento de exigencias de reglamento (OCIMF y otros) del amarre diseñado para soportar las fuerzas debidas al viento que tienda a mover el buque o bloque longitudinalmente o a separarlo del muelle <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala C.</i></p>
<i>Rigor en la elaboración del plano de conjunto de disposición del amarre en el muelle.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Representación de posicionamiento del buque o bloque y líneas de amarre sobre plano de disposición general del muelle en soporte informático (CAD). <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>



<p><i>Rigor en la cumplimentación de información necesaria para calcular las condiciones de varada.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Identificación de guías, posicionamiento de cuadernas, líneas de fondo, distribución de peso del buque por metro lineal de eslora, capacidades de tanques de lastre, posicionamiento de tapones de fondo, tomas de mar, sonda, corredera y condiciones de varada (mínimo calado posible y trimado). <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<p><i>Exactitud en el cálculo, número y disposición de picaderos (cama de varada).</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Obtención de la distribución de pesos del buque o bloque entre cuadernas.- Obtención del número de picaderos y situación (cama de varada). <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<p><i>Rigor en la elaboración del plano de conjunto y detalles de varada.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">- Representación gráfica en soporte informático (CAD) del buque o bloque con posicionamiento de picaderos, espaciado de cuadernas de apoyo, situación de tomas de mar, tapones de fondo, sonda y corredera.- Representación en soporte informático (CAD) de cota de posicionamiento desde punto de referencia del dique a la popa del buque o bloque.- Representación en soporte informático (CAD) de detalle de picaderos.- Representación en soporte informático (CAD) de cuaderna maestra con posicionamiento de picaderos en esa zona. <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>

Escala A

5	<i>Cumplimenta la información necesaria del muelle y del buque o bloque identificando correctamente las guías, norayes, cuadros de "energía a buques", batimetría del muelle y zonas de seguridad, determinando la posición y número de líneas de amarre en proa, popa y características de las mismas y determinando la posición del buque o bloque en el muelle utilizando planos en idioma extranjero.</i>
4	<i>Cumplimenta la información necesaria del muelle y del buque o bloque identificando correctamente las guías, norayes, cuadros de "energía a buques", batimetría del muelle y zonas de seguridad, determinando la posición y número de líneas de amarre en proa, popa y características de las mismas y determinando la posición del buque o bloque en el muelle, pero no utiliza planos en idioma extranjero.</i>
3	<i>Cumplimenta la información necesaria del muelle y del buque o bloque identificando correctamente las guías, norayes, cuadros de "energía a buques", batimetría del muelle y zonas de seguridad, determinando la posición y número de líneas de amarre en proa, popa y características de las mismas pero no determina la posición del buque o bloque en el muelle correctamente.</i>
2	<i>Cumplimenta parcialmente la información necesaria del muelle y del buque o bloque para el posicionamiento del mismo.</i>
1	<i>No identifica la información necesaria del muelle y del buque o bloque para el posicionamiento del mismo.</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 4 de la escala.

Escala B

5	<i>Elabora la hoja de cálculo utilizando aplicaciones ofimáticas obteniendo las fuerzas longitudinal, transversal de proa y transversal de popa en función de la dirección del viento, determinando los valores máximos de cada una de ellas aplicando reglamentos en idioma extranjero.</i>
4	<i>Elabora la hoja de cálculo utilizando aplicaciones ofimáticas obteniendo las fuerzas longitudinal, transversal de proa y transversal de popa en función de la dirección del viento, determinando los valores máximos de cada una de ellas, pero sin aplicar reglamentos en idioma extranjero.</i>
3	<i>No elabora correctamente la hoja de cálculo asociada a las fórmulas necesarias.</i>
2	<i>Obtiene las fórmulas necesarias para el cálculo de las fuerzas pero no identifica correctamente los parámetros de los que depende (densidad del aire, coeficientes dependientes de la figura el buque, áreas transversal y longitudinal, etc.)</i>
1	<i>No obtiene la información necesaria del reglamento para el cálculo de las distintas fuerzas a las que está sometido el buque o bloque por la acción del viento.</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 4 de la escala.

Escala C

5	<i>Obtiene la hoja de cálculo, utilizando aplicaciones ofimáticas, y determina la resistencia total de cada grupo de líneas de amarre estableciendo conclusiones sobre el cumplimiento de exigencias del reglamento en idioma extranjero.</i>
4	<i>Obtiene la hoja de cálculo, utilizando aplicaciones ofimáticas, y determina la resistencia total de cada grupo de líneas de amarre estableciendo conclusiones sobre el cumplimiento de exigencias del reglamento pero no en idioma extranjero.</i>
3	<i>No obtiene la hoja de cálculo, utilizando aplicaciones ofimáticas, donde se determina cada uno de las líneas de amarre, los datos obtenidos de su disposición y sus fuerzas resultantes.</i>
2	<i>Determina el agrupamiento de líneas de amarre y su disposición pero no tiene en cuenta zonas de seguridad, libertad de movimiento de grúas, etc.</i>
1	<i>No determina el agrupamiento de líneas de amarre.</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 4 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.

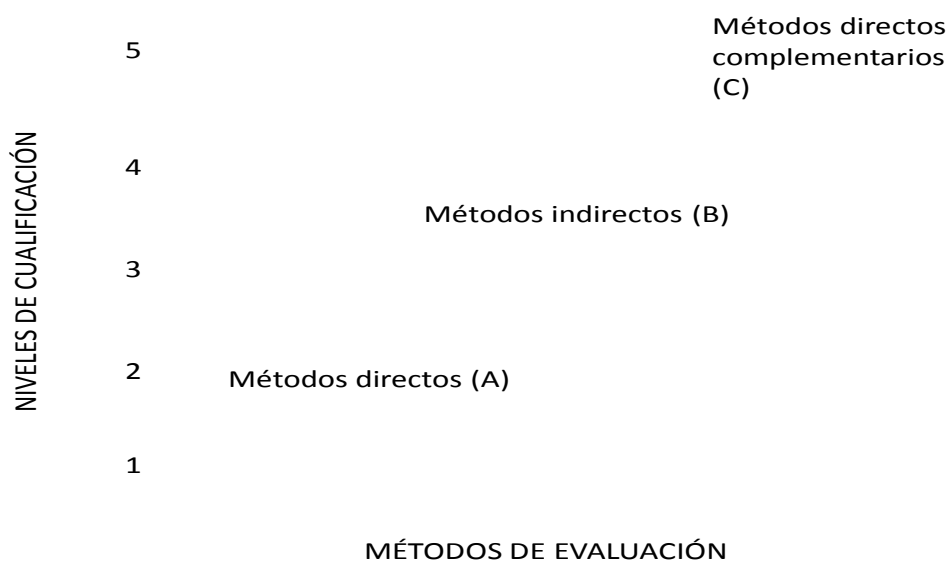
2.1. Métodos de evaluación y criterios generales de elección.

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:

- Métodos indirectos:** Consisten en la valoración del historial profesional y formativo de la persona candidata; así como en la valoración de muestras sobre productos de su trabajo o de proyectos realizados. Proporcionan evidencias de competencia inferidas de actividades realizadas en el pasado.

b) **Métodos directos:** Proporcionan evidencias de competencia en el mismo momento de realizar la evaluación. Los métodos directos susceptibles de ser utilizados son los siguientes:

- Observación en el puesto de trabajo (A).
- Observación de una situación de trabajo simulada (A).
- Pruebas de competencia profesional basadas en las situaciones profesionales de evaluación (C).
- Pruebas de habilidades (C).
- Ejecución de un proyecto (C).
- Entrevista profesional estructurada (C).
- Preguntas orales (C).
- Pruebas objetivas (C).



Fuente: Leonard Mertens (elaboración propia)

Como puede observarse en la figura anterior, en un proceso de evaluación que debe ser integrado (“holístico”), uno de los criterios de elección depende del nivel de cualificación de la UC. Como puede observarse, a menor nivel, deben priorizarse los métodos de observación en una situación de trabajo real o simulada, mientras que, a niveles superiores, debe priorizarse la utilización de métodos indirectos acompañados de entrevista profesional estructurada.

La consideración de las características personales de la persona candidata, debe basarse en el principio de equidad. Así, por este



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

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

2.2. Orientaciones para las Comisiones de Evaluación y Evaluadores.

- a) Cuando la persona candidata justifique sólo formación no formal y no tenga experiencia en el proceso de en el diseño de las maniobras en construcción y reparación naval, 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/a profesional competente, para que el evaluado trabaje en condiciones de estrés profesional.
- e) Por la importancia del “saber estar” recogido en la letra c) del apartado 1.1 de esta Guía, en la fase de evaluación se debe comprobar la competencia de la persona candidata en esta dimensión particular, en los aspectos considerados.
- f) Esta Unidad de Competencia es de nivel 3 y en sus competencias más significativas tienen mayor relevancia las destrezas cognitivas y actitudinales. Por las características de estas competencias, la persona candidata ha de movilizar principalmente las destrezas cognitivas aplicándolas de forma competente en 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.

- 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:

- Para el desarrollo de la actividad 1 de la SPE, se recomienda obtener la información inicial necesaria del muelle y del plano de disposición general del buque o bloque y calcular las fuerzas debidas a la acción del viento sobre el buque o bloque aplicando reglamentos (OCIMF, SIGTTO).
- Para el desarrollo de la actividad 2 de la SPE, se recomienda obtener la información inicial para calcular número y disposición de picaderos (cama de varada).