



PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES

CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN PARA LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES

ESTÁNDAR DE COMPETENCIAS PROFESIONALES “ECP0749_3: Planificar y dirigir la navegación”

LEA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES

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

Su resultado servirá solamente para ayudarle, **ORIENTÁNDOLE** en qué medida posee la competencia profesional del “ECP0749_3: Planificar y dirigir la navegación”.

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

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

INSTRUCCIONES CUMPLIMENTACIÓN DEL CUESTIONARIO:

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

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

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

1: Planificar las derrotas del buque para la marea o viaje a realizar, en cualquier situación, con el fin de efectuar una navegación óptima y eficaz.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.1: Organizar el cuarto de derrota, corrigiendo y actualizando las cartas convencionales, electrónicas (plotters), pilot charts, libros de corrientes y demás publicaciones náuticas apropiadas para efectuar una navegación segura.	☐	☐	☐	☐
1.2: Seleccionar las cartas y publicaciones náuticas para el viaje o marea a realizar, de acuerdo con las derrotas establecidas.	☐	☐	☐	☐
1.3: Trazar las derrotas planificadas sobre la carta (papel), teniendo en cuenta las ayudas a la navegación como faros, balizas y boyas además de los factores que puedan afectar a la navegación, bajos, hielos, corrientes, zonas de separación de tráfico, entre otros, con el fin de garantizar la seguridad del buque.	☐	☐	☐	☐
1.4: Calcular los rumbos, distancias y zonas de seguridad, midiendo con precisión, para que el buque navegue siguiendo las derrotas planificadas.	☐	☐	☐	☐

2: Determinar la situación del buque siguiendo métodos náuticos, para controlar la derrota y los factores que influyen en la misma.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4

2: Determinar la situación del buque siguiendo métodos náuticos, para controlar la derrota y los factores que influyen en la misma.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
2.1: Obtener los errores de los compases magnéticos y giroscópicos mediante observaciones terrestres y astronómicas, para llevar los rumbos con precisión durante la navegación.	☐	☐	☐	☐
2.2: Determinar la situación del buque mediante navegación astronómica para garantizar una navegación segura cuando se navega sin costa a la vista.	☐	☐	☐	☐
2.3: Determinar la situación del buque utilizando navegación costera, marcas terrestres y de balizamiento para garantizar una navegación segura cuando se navega con costa a la vista.	☐	☐	☐	☐
2.4: Determinar la situación del buque utilizando las ayudas náuticas radioelectrónicas para garantizar una navegación segura cuando se navega con y sin costa a la vista, comprobándose periódicamente la fiabilidad de estos sistemas.	☐	☐	☐	☐
2.5: Determinar la situación del buque mediante navegación de estima teniendo en cuenta los vientos, corrientes y la velocidad estimada.	☐	☐	☐	☐
2.6: Seleccionar el método para determinar la situación del buque teniendo en cuenta las circunstancias y condiciones reinantes.	☐	☐	☐	☐

3: Aplicar la información obtenida por los equipos de radar y ARPA (Radar de Punteo Automático), según procedimientos náuticos establecidos, para controlar la navegación y prevenir los abordajes.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
3.1: Gestionar el emplazamiento de la antena del radar en relación con la superestructura del buque, para verificar que el equipo radar pueda estar afectado por sectores de sombras y ecos falsos que puedan ocasionar deficiencias en el funcionamiento del mismo.	☐	☐	☐	☐
3.2: Elegir el tipo de presentación en la pantalla para conseguir la máxima rentabilidad, eficacia y aprovechamiento de las prestaciones del equipo.	☐	☐	☐	☐
3.3: Detectar la presencia de deficiencias en la presentación de la información en la pantalla, falsos ecos, ecos de mar, lluvia, entre otros, y corrigiendo	☐	☐	☐	☐

3: Aplicar la información obtenida por los equipos de radar y ARPA (Radar de Punteo Automático), según procedimientos náuticos establecidos, para controlar la navegación y prevenir los abordajes.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
según las circunstancias para obtener el máximo rendimiento del equipo.				
3.4: Realizar las líneas de posición tomadas a puntos de la costa, boyas o balizas-radar con precisión y rapidez en casos de visibilidad reducida, entradas o salidas de puerto y canales estrechos, entre otros, para determinar la situación del buque y controlar la derrota del mismo.	☐	☐	☐	☐
3.5: Analizar la presencia de buques en la pantalla del radar, con el punteo de los blancos, para determinar sus rumbos y velocidades, momentos y distancias de máxima aproximación al nuestro, sus cambios de rumbos y velocidades, o ambas, y la posibilidad en algún caso de riesgo de colisión.	☐	☐	☐	☐
3.6: Utilizar el equipo de radar ARPA (Radar de Punteo Automático), manejándolo con seguridad y precisión, aprovechando sus prestaciones para controlar la navegación y prevenir los abordajes.	☐	☐	☐	☐

4: Supervisar las guardias de navegación planificadas, teniendo en cuenta factores humanos que pueden intervenir (atención focalizada, estrés, fatiga, falta de sueño, entre otros), para garantizar la seguridad del buque, su dotación y en su caso, pasajeros.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
4.1: Organizar las guardias de navegación teniendo en cuenta las características del barco, los medios humanos disponibles, la duración de la travesía, así como las condiciones y circunstancias del momento, para garantizar la seguridad de la navegación.	☐	☐	☐	☐
4.2: Establecer las órdenes para realizar las guardias de navegación para que los oficiales puedan cumplirlas sin ningún tipo de problemas.	☐	☐	☐	☐
4.3: Efectuar la comprobación de los equipos de gobierno, navegación y seguridad y la vigilancia de buques y de la evolución del tiempo, durante las guardias de navegación notificando o, en su caso, resolviendo cualquier incidencia que pueda afectar a la seguridad del buque, tripulación y pasajeros durante la navegación.	☐	☐	☐	☐

4: Supervisar las guardias de navegación planificadas, teniendo en cuenta factores humanos que pueden intervenir (atención focalizada, estrés, fatiga, falta de sueño, entre otros), para garantizar la seguridad del buque, su dotación y en su caso, pasajeros.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
4.4: Tomar las debidas precauciones, cumpliendo la normativa que al respecto establecen los convenios internacionales (MARPOL) de descargas y vertidos al mar, para evitar las graves consecuencias que de forma accidental u operacional puedan dañar el medio marino.	☐	☐	☐	☐
4.5: Mantener de forma permanente el control y mando del buque, aunque lleve práctico a bordo, para garantizar la seguridad en todo momento.	☐	☐	☐	☐
4.6: Realizar las guardias en puertos, bahías, radas o fondeaderos según procedimientos náuticos para preservar la seguridad del buque, dotación y pasajeros.	☐	☐	☐	☐
4.7: Coordinar los recursos del puente (equipamiento electrónico, cartas y publicaciones, factores medioambientales, cartas electrónicas, sistemas de monitoreo de tráfico marítimo, derrota trazada y aprobada, comunicaciones internas y externas, personal de puente) a fin de aunar sinergias para alcanzar los mejores estándares de seguridad náutica.	☐	☐	☐	☐

5: Gestionar la información meteorológica y oceanográfica obtenida, realizando una predicción del tiempo y considerarla para garantizar la navegación y seguridad del buque.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
5.1: Obtener la información meteorológica con los medios disponibles a bordo y a través de las estaciones mundiales de información del tiempo, para evaluar su incidencia en la derrota prevista del buque.	☐	☐	☐	☐
5.2: Determinar los parámetros oceanográficos previamente analizados, según las circunstancias del viaje y lugar, para identificar cómo pueden afectar a la seguridad de la navegación.	☐	☐	☐	☐
5.3: Analizar la información meteorológica, tomada desde a bordo y la recibida de los centros meteorológicos previamente evaluada, para elaborar la predicción del tiempo válida para 24/48 horas y cómo puede afectar a la navegación del buque.	☐	☐	☐	☐

6: Manipular los equipos y sistemas del buque, que regulen las administraciones marítimas competentes, para obtener información y establecer comunicaciones.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
6.1: Gestionar (emisión/recepción) el tráfico operacional y de correspondencia pública distinto de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, observando las normas y recomendaciones del CCIR (Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones), para garantizar su emisión y recepción.	☐	☐	☐	☐
6.2: Recibir las informaciones sobre seguridad marítima tales como radioavisos náuticos, meteorológicos y urgentes de seguridad, a través de los medios de comunicación para evaluarlos durante la navegación.	☐	☐	☐	☐
6.3: Realizar las comunicaciones de emergencias marítimas, siguiendo los procedimientos establecidos, para conseguir los objetivos previstos.	☐	☐	☐	☐
6.4: Sintonizar, probar y atender las alertas de socorro de escucha permanente, para ser utilizadas según la normativa al respecto.	☐	☐	☐	☐
6.5: Activar la alarma emitiendo el mensaje de socorro, utilizando los medios y procedimientos previamente determinados, para garantizar su transmisión.	☐	☐	☐	☐
6.6: Recoger las señales de localización para identificar la situación de buques, aeronaves y personas en peligro con los medios disponibles a bordo, para proceder a su auxilio.	☐	☐	☐	☐
6.7: Realizar las comunicaciones y operaciones de búsqueda según normas y códigos establecidos al respecto, para garantizar su eficacia y operatividad.	☐	☐	☐	☐

7: Emplear el sistema de cartas electrónicas (SIVCE) del buque para realizar una navegación segura.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
7.1: Interpretar la información obtenida del sistema de cartas electrónicas (SIVCE) verificada, incluidas las funciones de superposición de radar y/o de seguimiento por radar en el caso de estar instaladas, teniendo en cuenta las limitaciones del equipo, los sensores que estén instalados (incluidos el radar y el sistema de identificación automático (AIS) cuando haya interfaces) y las condiciones y circunstancias predominantes para realizar una navegación segura.	☐	☐	☐	☐

7: Emplear el sistema de cartas electrónicas (SIVCE) del buque para realizar una navegación segura.	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
7.2: Mantener ajustados el rumbo y la velocidad del barco mediante las funciones de seguimiento controladas por el sistema de cartas electrónicas (SIVCE), teniendo en cuenta la posición del barco, la visualización de la zona marina, los datos cartográficos, el seguimiento de la derrota, los niveles de información creados por el usuario, los contactos/blancos cuando existan interfaces con el sistema de identificación automático (AIS) y/o el seguimiento por radar, y las funciones de interposición del radar con el fin mantener una derrota segura.	☐	☐	☐	☐
7.3: Utilizar los ajustes del sistema de cartas electrónicas (SIVCE) teniendo en cuenta los parámetros operacionales del equipo, incluidos los parámetros de alarma contra la varada, la proximidad a los puntos de contacto y a zonas especiales, la integridad de los datos cartográficos y la actualización de las cartas náuticas con el fin de evitar situaciones de emergencia y confirmar la situación del buque tanto por el sistema de cartas electrónicas (SIVCE) como por medios alternativos.	☐	☐	☐	☐
7.4: Emplear el sistema de cartas electrónicas teniendo en cuenta los riesgos y peligros asociados a la dependencia y el exceso de confianza del mismo, siendo conscientes de la situación al utilizar Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (SIVCE), incluidos aspectos como aguas seguras y la proximidad a peligros, la dirección y la velocidad de la corriente, los datos cartográficos y la selección de escalas, la idoneidad de la derrota, la detención y gestión de los puntos de contacto, y la integridad de los sensores.	☐	☐	☐	☐