

Estándar de competencias profesionales

Planificar y dirigir las maniobras del buque y determinar la estabilidad y el asiento

Familia Profesional **Marítimo - Pesquera**
Nivel **3**
Código **ECP0748_3**
Estado **BOE**
Publicación **RD 297/2021**

Competencia profesional

Elementos de la competencia

EC1 Supervisar el acondicionamiento de los espacios de carga, previamente al embarque de la misma, para evitar posibles deterioros en las mercancías.

IC1.1 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.

IC1.2 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.

IC1.3 Las sentinas de bodegas y las tomas de aspiración se revisan, verificando que no se encuentran obstruidas con restos ocasionales para posibilitar el achique.

IC1.4 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.

IC1.5 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.

IC1.6 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.

EC2 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.

IC2.1 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.

IC2.2 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.

IC2.3 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.

IC2.4 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.

IC2.5 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.

IC2.6 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.

IC2.7 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.

EC3 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.

IC3.1 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.

IC3.2 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.

IC3.3 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.

IC3.4 Las maniobras de atraque del buque, desatraque, abarloamiento o fondeo, se dirigen, teniendo en cuenta sus características y curva de evolución del mismo, y las circunstancias meteorológicas existentes para mantener la seguridad.

IC3.5 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.

IC3.6 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.

IC3.7 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.

EC4 Dirigir la maniobra del buque en las situaciones de emergencia en la mar previa organización, para garantizar la seguridad del buque y su tripulación.

IC4.1 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.

IC4.2 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.

IC4.3 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).

IC4.4 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.

- IC4.5** 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.
- IC4.6** 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.
- IC4.7** 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.
- IC4.8** 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.
- EC5** 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.
- IC5.1** 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.
- IC5.2** 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.
- IC5.3** 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.
- IC5.4** 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.

Contexto profesional

Ámbito profesional

Sectores productivos

Ocupaciones y puestos de trabajo relevantes

Medios de producción

Escotillas, tapas de escotilla, puertas estancas, escalas de bodega, entrepuentes, manguerotes de ventilación, extractores, cámaras de refrigeración, túneles de congelación, congeladores de placas, envases para el pescado, contenedores, pallets, accesorios y herramientas para la estiba, bombas de achique, puntales, grúas, motones, cuadernales, pastecas, aparejos, grilletes, tensores, bozas, ganchos, estrobos, galgas, bragas, balancines, redes, lanteón, palanquín, cuadernal, telemotor de gobierno, axiómetro, clinómetro, servomotor de gobierno, telégrafo de maniobra, teléfono de servomotor, vista clara, silbato, juego de banderas del Código Internacional de señales, lámpara morse/Aldis, sonda, escandallo, maquinilla, molinete, estopor, mordazas, trincas, ancla, cadena, rezón, portas de desagüe, imbornales, trancanil, defensas de mano densímetro, tubo acústico, bitas, gateras, guías, escala de gato, aros salvavidas, azafrán, hélice, timón, pescantes, botes, barloas.

Información utilizada o generada

Convenio Internacional sobre líneas de Máxima carga de 1966. Reglamento internacional de 1972 para prevenir abordajes en la mar. Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones de 1971. Criterio internacional de estabilidad de la OMI. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar de 1974 y Protocolo de 1978. Convenio STCW. Normas nacionales complementarias. 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. Segregación de carga, manipulación, cuidados y riesgos. Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I.M.D.G.). Normativa que vaya surgiendo con relación a dicha materia.