



PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES

**CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: AMARRE DE PUERTO Y
MONOBOYAS**

Código: MAP404_1

NIVEL: 1

**GUÍAS DE EVIDENCIA DE LA COMPETENCIA
PROFESIONAL**

**(DOCUMENTO RESERVADO PARA USO EXCLUSIVO DE
PERSONAL ASESOR Y EVALUADOR)**



FONDO SOCIAL EUROPEO
El FSE invierte en tu futuro



ÍNDICE GENERAL ABREVIADO

1. Presentación de la Guía	4
2. Criterios generales para la utilización de las Guías de Evidencia	5
3. Guía de Evidencia de la UC1308_1: Realizar las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto	7
4. Guía de Evidencia de la UC1309_1: Realizar las operaciones de amarre, conexión/desconexión de mangueras y desamarre de buques a monoboyas	25
5. Guía de Evidencia de la UC0733_1: Actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo	41
6. Glosario de términos utilizados en Amarre de puerto y monoboyas	59



1. PRESENTACIÓN DE LA GUÍA

Las Guías de Evidencia de las Unidades de Competencia, en su calidad de instrumentos de apoyo a la evaluación, se han elaborado con una estructura sencilla y un contenido adecuado a las finalidades a que deben contribuir, como son las de optimizar el procedimiento de evaluación, y coadyuvar al logro de los niveles requeridos en cuanto a validez, fiabilidad y homogeneidad, tanto en el desarrollo de los procesos como en los resultados mismos de la evaluación.

Para ello, la elaboración de las Guías parte del referente de evaluación constituido por la Unidad de Competencia considerada (en adelante UC), si bien explicitando de otra manera sus elementos estructurales, en el convencimiento de que así se facilita la labor específica del personal asesor y evaluador. Hay que advertir que, en todo caso, se parte de un análisis previo y contextualización de la UC para llegar, mediante la aplicación de la correspondiente metodología, a la concreción de los citados elementos estructurales.

En la línea señalada, se han desglosado las competencias profesionales de la UC en competencias técnicas y sociales.

Las competencias técnicas aparecen desglosadas en el **saber hacer** y en el **saber**; y las sociales en el **saber estar**. Este conjunto de “saberes” constituyen las tres dimensiones más simples y clásicas de la competencia profesional.

La dimensión relacionada con el **saber hacer** aparece explicitada en forma de actividades profesionales que subyacen en las realizaciones profesionales (RPs) y criterios de realización (CRs).

Conviene destacar que la expresión formal de las actividades profesionales se ha realizado mediante un lenguaje similar al empleado por las y los trabajadores y el empresariado, de aquí su ventaja a la hora de desarrollar autoevaluaciones, o solicitar información complementaria a las empresas.

La dimensión de la competencia relacionada con el saber, comprende el conjunto de conocimientos de carácter técnico sobre conceptos y procedimientos, se ha extraído del módulo formativo correspondiente a cada UC, si bien se ha reorganizado para su mejor utilidad, asociando a cada una de las actividades profesionales principales aquellos saberes que las soportan y, en su caso, creando un bloque transversal a todas ellas.

En cuanto a la dimensión de la competencia relacionada con el saber estar, se han extraído, caso de existir, de las correspondientes RPs y CRs de la UC, en forma de capacidades de tipo actitudinal.



Por último indicar que, del análisis previo de la UC y de su contexto profesional, se ha determinado el **contexto crítico** para la evaluación, cuya propiedad fundamental radica en que, vertido en las situaciones profesionales de evaluación, permite obtener resultados en la evaluación razonablemente transferibles a todas las situaciones profesionales que se pueden dar en el contexto profesional de la UC. Precisamente por esta importante propiedad, el contexto que subyace en las situaciones profesionales de evaluación se ha considerado también en la fase de asesoramiento, lográndose así una economía de recursos humanos, materiales y económicos en la evaluación de cada candidatura.

2. CRITERIOS GENERALES PARA LA UTILIZACIÓN DE LAS GUÍAS DE EVIDENCIA

La estructura y contenido de esta “Guía de Evidencia de Competencia Profesional” (en adelante GEC) se basa en los siguientes criterios generales que deben tener en cuenta las Comisiones de Evaluación, el personal evaluador y el asesor.

Primero.- Si las Comisiones de Evaluación deciden la aplicación de un método de evaluación mediante observación en el puesto de trabajo, el referente de evaluación que se utilice para valorar las evidencias de competencia generadas por las candidatas y candidatos, serán las realizaciones profesionales y criterios de realización de la UC de que se trate, en el contexto profesional que establece el apartado 1.2. de la correspondiente GEC.

Segundo.- Si la Comisión de Evaluación apreciara la imposibilidad de aplicar la observación en el puesto de trabajo, esta GEC establece un marco flexible de evaluación –**las situaciones profesionales de evaluación**– para que ésta pueda realizarse en una situación de trabajo simulada, si así se decide por la citada Comisión. En este caso, para valorar las evidencias de competencia profesional generadas por las candidatas y candidatos, se utilizarán los **criterios de evaluación** del apartado 1.2. de la correspondiente GEC, formados por “criterios de mérito”; “indicadores”; “escalas de desempeño competente” y ponderaciones que subyacen en las mismas. Conviene señalar que los citados criterios de evaluación se extraen del análisis de las RPs y CRs de la UC de que se trate. Hay que destacar que la utilización de situaciones profesionales de evaluación (de las que las Comisiones de Evaluación podrán derivar **pruebas profesionales**), con sus criterios de evaluación asociados, incrementan la validez y fiabilidad en la inferencia de competencia profesional.

Tercero.- Sin perjuicio de lo anterior, la GEC contiene también otros referentes –**las especificaciones de evaluación relacionadas con las**



FONDO SOCIAL EUROPEO
El FSE invierte en tu futuro

dimensiones de la competencia- que permiten valorar las evidencias indirectas que aporten las candidatas y candidatos mediante su historial profesional y formativo, entre otros, así como para orientar la aplicación de otros métodos de obtención de nuevas evidencias, mediante entrevista profesional estructurada, pruebas de conocimientos, entre otras.

A modo de conclusión, puede decirse que la aplicación de los tres criterios generales anteriormente descritos, persigue la finalidad de contribuir al rigor técnico, validez, fiabilidad y homogeneidad en los resultados de la evaluación y, en definitiva, a su calidad, lo cual redundará en la mejor consideración social de las acreditaciones oficiales que se otorguen y, por tanto, en beneficio de las trabajadoras y trabajadores cuyas competencias profesionales se vean acreditadas.



GUÍA DE EVIDENCIA DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

“UC1308_1: Realizar las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto”

CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: AMARRE DE PUERTO Y MONOBOYAS

Código: MAP404_1

NIVEL: 1



1. ESPECIFICACIONES DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

Dado que la evaluación de la competencia profesional se basa en la recopilación de evidencias de competencia generadas por cada candidata o candidato, las evidencias de referencia a considerar en la valoración de las generadas (siempre que éstas no se obtengan por observación del desempeño en el puesto de trabajo) son las indicadas en los apartados 1.1 y 1.2 de esta GEC, evidencias de referencia que, como se ha dicho, explicitan de otra manera las realizaciones profesionales y criterios de realización de la UC1308_1: Realizar las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto.

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”

El candidato o la candidata demostrará el dominio práctico de las actividades principales y secundarias que intervienen en las operaciones de amarre y desamarre de buques a puerto, respetando las condiciones de seguridad y la normativa de prevención de riesgos laborales en operaciones portuarias, que se indican a continuación:

Nota: A un dígito se indican las actividades principales y a dos las actividades secundarias relacionadas.

- 1. Mantener los elementos de cabos guías, bozas, cables y cabos de los equipos de amarre y desamarre del buque siguiendo las prácticas maríneas para garantizar la seguridad y operatividad.**



- 1.1 Mantener en estado de uso los equipos utilizados en las operaciones de amarre y desamarre de acuerdo a los manuales de mantenimiento.
 - 1.2 Reparar cabos guías, bozas y cables utilizando procedimientos marineros y de manera que se asegure su operatividad.
 - 1.3 Sustituir elementos dañados en los cabos guías utilizando procedimientos marineros.
 - 1.4 Estibar en los almacenes los equipos de amarre y desamarre teniendo en cuenta sus características y evitando el deterioro de los mismos.
 - 1.5 Trincar los equipos de amarre y desamarre teniendo en cuenta sus características.
- Desarrollar las actividades, cumpliendo las normas de seguridad y de salud laboral, utilizando los dispositivos de seguridad y salud laboral así como los equipos de protección individual necesarios (EPI's).

2. Operar con los cabos de amarre para realizar el atraque y/o desatraque del buque siguiendo las instrucciones recibidas del superior.

- 2.1 Manejar los cabrestantes o chigres portuarios teniendo en cuenta las precauciones de seguridad.
 - 2.2 Seleccionar los accesorios auxiliares (bozas, cadenas y grilletes, entre otros) según la maniobra de amarre o desamarre a realizar.
 - 2.3 Disponer de los accesorios auxiliares (bozas, cadenas y grilletes, entre otros) según la maniobra de amarre o desamarre a realizar.
 - 2.4 Encapillar los cabos de amarre en los norays o bolardos dependiendo de la forma en que trabajen y siguiendo las instrucciones del práctico, para efectuar el atraque del buque.
 - 2.5 Largar los cabos de amarre para realizar el desatraque del buque siguiendo el orden indicado por el práctico.
- Desarrollar las actividades siguiendo las instrucciones del práctico y con los niveles de seguridad y rapidez, aplicables.

3. Amarrar o desamarrar el buque a puerto aplicando los criterios de seguridad en el trabajo según la normativa de prevención de riesgos laborales para evitar daños al personal que las ejecuta.

- 3.1 Amarrar los cabos.
 - 3.2 Desamarrar los cabos.
 - 3.3 Disponer las zonas de maniobra para el amarre del buque.
 - 3.4 Preparar las zonas de maniobra para el desamarre del buque.
- Desarrollar las actividades de acuerdo a la normativa específica y cumpliendo las normas de prevención de riesgos laborales, aplicables.

4. Manejar los equipos de comunicación que regulen las administraciones marítimas durante las faenas de maniobras de amarre o desamarre para establecer las comunicaciones con el buque.

- 4.1 Mantener en estado de uso los equipos de comunicación siguiendo las indicaciones del fabricante.



- 4.2 Sintonizar los equipos de comunicación (walkie-talkies) en la frecuencia establecida según las indicaciones del práctico para efectuar las comunicaciones necesarias con el buque.
 - 4.3 Comunicarse con el buque según el lenguaje normativizado IMO para facilitarla.
- Desarrollar las actividades según la normativa aplicable de administraciones marítimas.

b) Especificaciones relacionadas con el “saber”.

El candidato o la candidata, en su caso, demostrará la posesión de los conocimientos sobre conceptos y procedimientos que dan soporte a las actividades profesionales implicadas en las realizaciones profesionales de la UC1308_1: Realizar las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto.

Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales principales que aparecen en cursiva y negrita:

1. *Mantenimiento de equipos de amarre y desamarre de buques en puerto:*

- Operaciones con cabos y cables:
 - Nomenclatura y funciones de cabos y amarras.
 - Estachas, calabrotes, calabrotillos.
 - Firme, seno y chicote.
 - Medida de los cabos y cables: sistema de mediciones, marcas, mena.
 - Elementos auxiliares: grilletes, tensores y estrobos.
 - Materiales en la conservación y mantenimiento de cabos y cables.
- Operaciones de mantenimiento y reparación de cabos y cables atendiendo a:
 - Esfuerzos.
 - Roces.
 - Temperatura.
 - Humedad.
 - Cocas.
 - Refuerzos.
 - Costuras.

2. *Operaciones con cabos para el amarre y desamarre de un buque*

- Afirmando y largado con cabos y cables:
 - Dar y largar amarras.
 - Encapillar y desencapillar.
 - Hacer firme.
 - Tomar vueltas.
 - Amarrar por seno.
 - Adujar.
 - Abozar.
 - Virar.
 - Cobrar.
 - Aguantar.
 - Templar.
 - Lascar.



- Arriar.
- Jarcia de amarre y desamarre:
 - Nomenclatura de los cabos de amarre: largo, sprin, través y codera.
 - Tipos de cabos, estachas, calabrotos y calabrotillos en amarre y desamarre de buques.

3. Amarre o desamarre del buque a puerto

- Uso de elementos de amarre y desamarre:
 - Noray.
 - Muertos.
 - Bitas.
 - Coderas.
- Uso de accesorios auxiliares, útiles y elementos de trabajo:
 - Cornamusas.
 - Guías.
 - Bozas.
 - Guardacabos.
 - Grilletes.
 - Tensores.
 - Estrobos.
 - Defensas.
 - Bichero.
 - nudos marineros.
 - Operaciones con cabos.

4. Comunicación en las maniobras de amarre y desamarre:

- Uso de equipos portátiles de comunicaciones: manejo y mantenimiento.
 - Vocabulario normalizado de la OMI (Organización Marítima Internacional) utilizado en las operaciones de amarre y desamarre.
 - Frases y expresiones básicas en idioma inglés.

Saberes comunes que dan soporte a las actividades profesionales de esta unidad de competencia

- Aplicación de normativa básica de seguridad.
- Aplicación de normativa de prevención de riesgos laborales en las operaciones de amarre y desamarre.
 - Medidas preventivas y protección
 - Equipos de protección individual.
- Aplicación de normativa de seguridad marítima en manejo de equipos para las operaciones de amarre y desamarre.
- Aplicación de prácticas marineras.

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:

1. En relación con la empresa:

- 1.1 Responsabilizarse del trabajo que desarrolla.



- 1.2 Participar y colaborar activamente en el equipo de trabajo.
 - 1.3 Respetar los procedimientos y normas internas de la organización donde trabaja.
 - 1.4 Demostrar flexibilidad para entender los cambios.
 - 1.5 Demostrar cierta autonomía en la resolución de pequeñas contingencias relacionadas con su actividad.
 - 1.6 Actuar con rapidez en situaciones problemáticas y no limitarse a esperar.
2. En relación con la seguridad y el medioambiente:
- 2.1 Cumplir el plan de prevención y las normas de seguridad e higiene laboral y utilizar los equipos de protección individual necesarios para cada actividad.
 - 2.2 Cumplir las normas de seguridad marítima.
3. En relación con su superior:
- 3.1 Cumplir el plan de trabajo y las orientaciones recibidas desde el superior práctico responsable.
 - 3.2 Participar y colaborar activamente con su superior o superiores avisando puntualmente de las incidencias.
 - 3.3 Ser diligente en la interpretación y ejecución de las instrucciones recibidas.
 - 3.4 Trasmistir diligentemente la información generada (defectos y anomalías) a la persona responsable.
 - 3.5 Comunicarse eficaz y fluidamente con sus superiores.
4. En relación con otros aspectos:
- 4.1 Mantener el área de trabajo con el grado apropiado de orden y limpieza.
 - 4.2 Cumplir las normas de comportamiento profesional: ser puntual, ser responsable, entre otras.

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 a las personas evaluadoras obtener evidencias de competencia del candidato o la candidata que abarcan, básicamente, todo el contexto profesional de la Unidad de Competencia implicada.

Así mismo, la situación profesional de evaluación está concebida decantándose por 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 los candidatos o las candidatas.



En el caso de la “UC1308_1: Realizar las operaciones de amarre y desamarre de buques en puertos”, 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 la realización de amarre y desamarre de buques en puertos, estableciendo las comunicaciones oportunas durante dichas maniobras, siguiendo las instrucciones del superior y cumpliendo las normas de seguridad marítima y prevención de riesgos laborales. Se deberán contemplar los siguientes aspectos:

1. Mantenimiento y reparación, en caso necesario, de los cabos guías, bozas y cables de los equipos de amarre y desamarre.
2. Afirmado y largado de los cabos de amarre para realizar el atraque y/o desatraque del buque.
3. Amarrado o desamarrado del buque a puerto.
4. Comunicación con el buque en las operaciones de amarre y desamarre, manejando los equipos de comunicación.

Condiciones adicionales:

- La situación profesional de evaluación podrá desarrollarse de forma simulada.
- Se podrá comprobar la capacidad del candidato o candidata en respuesta a contingencias, poniéndole en situaciones análogas utilizando un simulador.
- Se asignará un periodo para cada actividad en función del tiempo empleado o invertido por un profesional, para que la persona a evaluar trabaje en condiciones de estrés profesional.
- Se dispondrá de los equipos necesarios para amarrar y desamarrar el buque a puerto y los equipos de comunicación requeridos para el desarrollo de la situación profesional de evaluación que deberán ser de uso generalizado en el sector.

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



Con el objetivo 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:

<i>Criterios de mérito</i>	<i>Indicadores, escalas y umbrales de desempeño competente</i>
<i>Mantenimiento de cabos guías, bozas, cables y cabos, de los equipos de amarre/desamarre.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Mantenimiento de uso de los equipos.- Reparación de los elementos dañados.- Sustitución de los elementos dañados.- Estiba durante su periodo de inactividad. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A.</i></p>
<i>Operaciones con los cabos de amarre en las maniobras de atraque y desatraque.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Empleo de cabrestantes o chigres portuarios.- Selección de los elementos auxiliares.- Disposición de los elementos auxiliares.- Encapillado de los cabos de amarre en las operaciones de atraque.- Largado de los cabos de amarre en las operaciones de desatraque. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B.</i></p>
<i>Amarrado y desamarrado del buque en puerto.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Disposición de las zonas de maniobra para el amarre del buque.- Amarrado de los cabos o cables en las maniobras de atraque, desatraque, amarre de puntas, amarre a boyas y abarloamientos.- Preparación de las zonas de maniobra para el desamarre del buque.- Desamarrado de los cabos o cables en las maniobras de atraque, desatraque, amarre de puntas, amarre de boyas y abarloamientos. <p><i>El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.</i></p>
<i>Comunicación con el buque durante las maniobras de amarre y desamarre</i>	<ul style="list-style-type: none">- Mantenimiento de uso de los equipos de comunicación.- Sintonización y manejo de los "walkie-talkies".- Empleo del lenguaje IMO en las comunicaciones con el buque. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala C.</i></p>



Cumplimiento de los requerimientos de prevención de riesgos laborales en el desarrollo de las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto.

- Uso de EPIS.
- Respeto de las indicaciones de seguridad en operaciones de amarre y desamarre.
- Respeto de las instrucciones de uso de los equipos utilizados en las operaciones de amarre y desamarre.

El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.



Escala A

5	<p><i>El mantenimiento de cabos guías, bozas, cables y cabos se realiza sin descuidar ningún aspecto para evitar daños posteriores y las reparaciones se llevan a cabo inspeccionando manual y visualmente braza a braza y útil a útil, los desgastes, refuerzos y protecciones, efectuando las sustituciones teniendo en cuenta el material y características de las partes dañadas, comprobando las operaciones para garantizar su rendimiento, realizando el diario mantenimiento de uso según las normas de los manuales de conservación y mantenimiento; cuando el período de inactividad va a ser largo, los equipos de amarre/desarre se depositan, teniendo en cuenta todos los condicionamientos de la estiba, en lugares que por su aireación, falta de humedad y protección del sol y de los agentes químicos, eviten posibles deterioros, utilizando para ello los útiles y herramientas seleccionados.</i></p>
4	<p><i>El mantenimiento de cabos guías, bozas, cables y cabos se realiza con detalle para evitar daños posteriores y las reparaciones se llevan a cabo inspeccionando manual y visualmente los desgastes, refuerzos y protecciones, efectuando las sustituciones teniendo en cuenta el material y características de las partes dañadas, comprobando las operaciones para garantizar su rendimiento, realizando el diario mantenimiento de uso según las prácticas marineras; cuando el período de inactividad va a ser largo, los equipos de amarre/desarre se depositan teniendo en cuenta todos los condicionamientos de la estiba, en lugares que por su aireación, falta de humedad y protección del sol y de los agentes químicos, eviten posibles deterioros, utilizando para ello los útiles y herramientas seleccionados.</i></p>
3	<p><i>El mantenimiento de cabos guías, bozas, cables y cabos se realiza atendiendo a la práctica marinera para evitar daños posteriores y las reparaciones se llevan a cabo después de inspecciones visuales a desgastes, refuerzos y protecciones, efectuando las sustituciones teniendo en cuenta el material y características de las partes dañadas comprobando su rendimiento, realizando el diario mantenimiento de uso según las prácticas marineras; cuando el período de inactividad va a ser largo los equipos de amarre/desarre se depositan teniendo en cuenta los condicionamientos de la estiba, en lugares que por su aireación, falta de humedad y protección del sol y de los agentes químicos, eviten posibles deterioros, utilizando para ello los útiles y herramientas seleccionados.</i></p>
2	<p><i>El mantenimiento de cabos guías, bozas, cables y cabos se realiza sin atender a la práctica marinera por lo que son posibles daños posteriores y las reparaciones se llevan a cabo sin ningún tipo de inspección visual lo que hace difícil detectar las características de desgastes, refuerzos y protecciones, las sustituciones se efectúan sin observar el material y singularidades de las partes dañadas no comprobando su rendimiento posterior, descuidando el diario mantenimiento de uso; cuando el período de inactividad va a ser largo, los equipos de amarre/desarre se depositan, sin tener en cuenta la norma de mínimo espacio de la estiba, en lugares que por su aireación, falta de humedad y protección del sol y de los agentes químicos, eviten posibles deterioros, utilizando para ello todo tipo de útiles y herramientas.</i></p>
1	<p><i>El mantenimiento de cabos guías, bozas, cables y cabos no se realiza de manera regular, por lo que son posibles daños posteriores y las reparaciones se llevan a cabo sin ningún tipo de inspección visual, lo que hace difícil detectar las características de desgastes, refuerzos y protecciones, las sustituciones se efectúan sin observar el material y singularidades de las partes dañadas no comprobando su rendimiento posterior y no realizando el diario mantenimiento de uso; cuando el período de inactividad va a ser largo, los equipos de amarre/desarre se depositan, sin tener en cuenta la norma de mínimo espacio y la de seguridad para otros elementos en sus proximidades, que dicta la estiba, en lugares donde no se tiene en cuenta la aireación, la humedad, la protección al sol y a los agentes químicos, con lo que es fácil se produzcan deterioros en el material, utilizando para ello los útiles y herramientas que encuentra a mano.</i></p>

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



Escala B

5	<p><i>Las operaciones con los cabos de amarre en las operaciones de atraque y desatraque se realizan con precisión y rapidez, sin descuidar ningún aspecto, garantizando así el funcionamiento de los cabrestantes o chigres portuarios comprobando, antes de la maniobra, todas sus funciones de embrague, desembrague, virado, desvirado y punto neutro y la selección y disposición de los accesorios auxiliares como bozas, cadenas y grilletes se lleva a cabo garantizando su pronta utilización; y en las operaciones de encapillado y largado de cabos o cables, se respetan al máximo el orden de colocación anterior de otros cabos y cables para evitar en caso de maniobras de otros buques las mordeduras en el punto de amarre de que se trate.</i></p>
4	<p><i>Las operaciones con los cabos de amarre en las operaciones de atraque y desatraque se realizan con precisión, comprobando el funcionamiento de los cabrestantes o chigres portuarios en sus funciones de embrague, desembrague, virado, desvirado y punto neutro y la selección y disposición de los accesorios auxiliares como bozas, cadenas y grilletes se lleva a cabo permitiendo su próxima utilización; y en las operaciones de encapillado y largado de cabos o cables, se respeta el orden de colocación anterior de otros cabos y cables para evitar en caso de maniobras de otros buques las mordeduras en el punto de amarre de que se trate.</i></p>
3	<p><i>Las operaciones con los cabos de amarre en las operaciones de atraque y desatraque se realizan según la práctica marinera, probando el funcionamiento de los cabrestantes o chigres portuarios en sus funciones de embrague, desembrague, virado, desvirado y punto neutro y la selección y disposición de los accesorios auxiliares como bozas, cadenas y grilletes se lleva a cabo permitiendo su disponibilidad; en las operaciones de encapillado y largado de cabos o cables, se respeta el orden de colocación anterior de otros cabos o cables para evitar en caso de maniobras de otros buques las mordeduras en el punto de amarre de que se trate.</i></p>
2	<p><i>Las operaciones con los cabos de amarre en las operaciones de atraque y desatraque se realizan sin atender a la práctica marinera, no probando funcionamiento de los cabrestantes o chigres portuarios en sus funciones de embrague, desembrague, virado, desvirado y punto neutro y la selección y disposición de los accesorios auxiliares como bozas, cadenas y grilletes se lleva a cabo sin tener en cuenta su próxima utilización; y en las operaciones de encapillado y largado de cabos o cables, se respeta el orden de colocación anterior de otros cabos y cables para evitar en caso de maniobras de otros buques las mordeduras en el punto de amarre de que se trate.</i></p>
1	<p><i>Las operaciones con los cabos de amarre en las operaciones de atraque y desatraque se realizan sin atender a las normas elementales de largado y virado de cabos y sin probar el funcionamiento de los cabrestantes o chigres portuarios en sus funciones de embrague, desembrague, virado, desvirado y punto neutro y la selección y disposición de los accesorios auxiliares como bozas, cadenas y grilletes se lleva a cabo sin ningún orden para su utilización; en las operaciones de encapillado y largado de cabos o cables, no se respeta el orden de colocación anterior de otros cabos y cables sin tener en cuenta en caso de maniobras de otros buques, las mordeduras en el punto de atraque de que se trate</i></p>

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



Escala C

5	<p><i>Las comunicaciones con el buque durante las operaciones de amarre y desamarre se realizan con precisión y rapidez llevando a cabo el mantenimiento de uso de los equipos de comunicación atendiendo con concreción a las indicaciones del fabricante, así como observando las normas dadas por las administraciones marítimas para la sintonización y manejo de los walkie-talkies o equipos portátiles de radio y utilizando las normas y pautas comunes a la hora de comunicarse por medio del lenguaje IMO.</i></p>
4	<p><i>Las comunicaciones con el buque durante las operaciones de amarre y desamarre se realizan con precisión llevando a cabo el mantenimiento de uso de los equipos de comunicación atendiendo a las indicaciones generales de los manuales de mantenimiento, así como observando las normas dadas por las administraciones marítimas para la sintonización y manejo de los walkie-talkies o equipos portátiles de radio y utilizando las pautas comunes a la hora de comunicarse por medio del lenguaje IMO.</i></p>
3	<p><i>Las comunicaciones con el buque durante las operaciones de amarre y desamarre se realizan atendiendo a las prácticas portuarias de atraque y desatraque, llevando a cabo el mantenimiento de uso de los equipos de comunicación atendiendo a los manuales de mantenimiento, así como observando las normas dadas por las administraciones marítimas para la sintonización y manejo de los walkie-talkies o equipos portátiles de radio según los usos portuarios, utilizando las pautas comunes a la hora de comunicarse por medio del lenguaje IMO.</i></p>
2	<p><i>Las comunicaciones con el buque durante las operaciones de amarre y desamarre se realizan sin respetar ningún tipo de norma o práctica portuaria para esas operaciones, llevando a cabo el mantenimiento de uso de los equipos de comunicación atendiendo a hábitos propios, no observando las normas dadas por las administraciones marítimas para la sintonización y manejo de los walkie-talkies o equipos portátiles de radio, utilizando las pautas comunes a la hora de comunicarse por medio del lenguaje IMO.</i></p>
1	<p><i>Las comunicaciones con el buque durante las operaciones de amarre y desamarre se realizan sin respetar ningún tipo de norma o práctica portuaria para esas operaciones, llevando a cabo el mantenimiento de uso de los equipos de comunicación de forma esporádica, no observando las normas dadas por las administraciones marítimas para la sintonización y manejo de los walkie-talkies o equipos portátiles de radio, además de no utilizar el lenguaje IMO en las comunicaciones.</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 debe ser específica para cada persona candidata, y depende

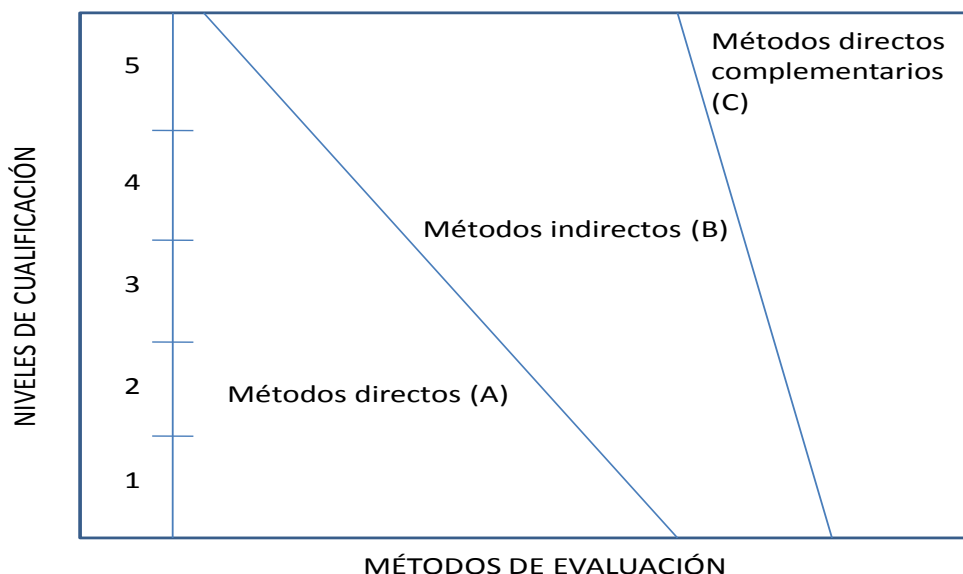


fundamentalmente de tres factores: nivel de cualificación de la unidad de competencia; características personales de la persona candidata; y evidencias de competencia indirectas aportadas por el mismo.

2.1. Métodos de evaluación y criterios generales de elección

Los métodos de evaluación que pueden ser empleados en la evaluación de la competencia 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.
- b) **Métodos directos:** Al contrario de los anteriores, que proporcionan evidencias de competencia inferidas de actividades realizadas en el pasado, los 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 del candidato o 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 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 las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto se le someterá, al menos, a una prueba profesional de evaluación y a una entrevista estructurada profesional 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” 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 1. En este nivel tiene importancia el dominio de destrezas manuales, por lo que 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. Ésta, se planteará sobre un contexto reducido que permita optimizar la observación de competencias, minimizando los medios materiales y el tiempo necesario para su realización, cumpliéndose 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 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) Se recomienda medir la dimensión de la competencia sobre respuesta a contingencias, como puede ser la rotura (“falta”) de un cabo durante una maniobra.
- i) En la información dada a la persona candidata puede haber “ausencias o errores” en los materiales y útiles que se le faciliten para hacer la prueba. La persona candidata deberá detectar dichas ausencias o errores o adoptar una solución debidamente justificada.
- j) Las condiciones adicionales que permiten contextualizar las situaciones de la vida cotidiana de un/a profesional en las operaciones de amarre y desamarre de buques en puerto, son entre otras:
 - Entorno: el lugar de trabajo es la cubierta del buque, y los pañoles y lugares de estiba.
 - Condiciones climatológicas: a la intemperie en todo tipo de condiciones.
 - Capacidad de comprensión de las órdenes dadas por el responsable de la operación.
 - Condiciones físicas del candidato para realizar las maniobras, atendiendo a los factores de intemperie, materiales a manejar y todo tipo de condiciones meteorológicas.
 - Grado de dificultad de los trabajos o maniobras a realizar.
 - Número de profesionales que intervienen en todas las operaciones de amarre y desamarre y el tiempo necesario del que disponen los mismos/as.
 - Existencia de suficientes equipamientos, materiales y utensilios para la realización del trabajo.
 - Destreza y rapidez a la hora de realizar las maniobras de atraque y desatraque y estiba de los materiales utilizados.



- La rapidez a la hora de detectar los elementos dañados de los equipos de amarre y desamarre.
 - Grado de cumplimiento de los requerimientos de prevención de riesgos laborales individual o de grupo.
 - Operatividad con los equipos de seguridad.
- k) Para obtener evidencias de competencia complementarias se deben emplear preguntas profesionales estructuradas relacionadas con el tipo de información requerida.



FONDO SOCIAL EUROPEO
El FSE invierte en tu futuro



GUÍA DE EVIDENCIA DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

“UC1309_1: Realizar las operaciones de amarre, conexión/desconexión de mangueras y desamarre de buques a monoboyas”

CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: AMARRE DE PUERTO Y MONOBOYAS

Código: MAP404_1

NIVEL: 1



1. ESPECIFICACIONES DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

Dado que la evaluación de la competencia profesional se basa en la recopilación de evidencias de competencia generadas por cada candidata o candidato, las evidencias de referencia a considerar en la valoración de las generadas (siempre que éstas no se obtengan por observación del desempeño en el puesto de trabajo) son las indicadas en los apartados 1.1 y 1.2 de esta GEC, evidencias de referencia que, como se ha dicho, explicitan de otra manera las realizaciones profesionales y criterios de realización de la UC1309_1: Realizar las operaciones de amarre, conexión/desconexión de mangueras y desamarre de buques a monoboyas.

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 de las actividades principales y secundarias que intervienen en la realización de las operaciones de amarre o desamarre de las cadenas de la monoboya al buque para realizar el atraque o desatraque del mismo a la monoboya, que se indican a continuación:

Nota: A un dígito se indican las actividades principales y a dos las actividades secundarias relacionadas.

1. Amarrar o desamarrar las cadenas de la monoboya al buque para realizar el atraque o desatraque del buque a la monoboya, siguiendo las



indicaciones del capitán operativo y cumpliendo las normas de seguridad y prevención de riesgos laborales.

- 1.1 Tomar el cabo guía del buque.
 - 1.2 Afirmar el cabo guía al virador de la cadena de la monoboya.
 - 1.3 Separar el virador de la cadena de la monoboya del buque manteniéndolo al costado de la lancha auxiliar.
- Desarrollar las actividades siguiendo las indicaciones del capitán operativo y según el procedimiento establecido en la normativa aplicable.
 - Desarrollar las actividades cumpliendo las normas de seguridad y prevención de riesgos laborales aplicables.

2. Conectar o desconectar las mangueras para efectuar la carga/descarga o salida del buque siguiendo las indicaciones del capitán operativo y cumpliendo las normas de seguridad y prevención de riesgos laborales.

- 2.1 Verificar el estado operativo del sistema de izado comunicándolo al responsable.
 - 2.2 Encapillar la eslinga de izado de la manguera en el gancho de la grúa.
 - 2.3 Retirar la brida ciega de la manguera cuando se encuentra situada sobre la bandeja recolectora para evitar riesgos de derrames.
 - 2.4 Conectar la manguera al manifold ajustando los pernos del cabezal.
 - 2.5 Desacoplar el cabezal sacando los pernos de cierre.
 - 2.6 Apartar la manguera del manifold para poder acoplar la brida ciega.
 - 2.7 Liberar las fajas y cabos de sujeción de la manguera al buque.
 - 2.8 Efectuar el arriado de la manguera.
- Desarrollar las actividades siguiendo las indicaciones del capitán operativo y según el procedimiento operativo aplicable.
 - Desarrollar las actividades cumpliendo las normas de seguridad y prevención de riesgos laborales aplicables.

3. Amarrar/ desamarrar los cabos, y conectar o desconectar las mangueras teniendo en cuenta las normas relativas a la seguridad y prevención de la contaminación en las operaciones de carga / descarga y manipulación de hidrocarburos.

- 3.1 Amarrar los cabos.
 - 3.2 Desamarrar los cabos.
 - 3.3 Conectar las mangueras.
 - 3.4 Desconectar las mangueras.
 - 3.5 Minimizar los riesgos en las operaciones.
 - 3.6 Medir la dirección e intensidad del viento para tenerlo en cuenta durante las operaciones de carga y descarga.
 - 3.7 Medir la dirección e intensidad de la corriente para tenerlo en cuenta durante las operaciones de carga y descarga.
- Desarrollar las actividades cumpliendo la norma de prevención de riesgos laborales aplicable y utilizando los equipos de protección individual.
 - Desarrollar las actividades teniendo en cuenta las normas aplicables relativas a la seguridad y prevención de la contaminación en las operaciones de carga / descarga y manipulación de hidrocarburos.

4. Comunicarse con el buque durante las maniobras.



- 4.4 Mantener en estado de uso los equipos de comunicación según las indicaciones del fabricante.
- 4.5 Sintonizar los equipos de comunicación en la frecuencia establecida.
- 4.6 Realizar las comunicaciones con el buque si fuese necesario.

b) Especificaciones relacionadas con el “saber”.

La persona candidata, en su caso, demostrará la posesión de los conocimientos sobre conceptos y procedimientos que dan soporte a las actividades profesionales implicadas en las realizaciones profesionales de la UC1309_1: Realizar las operaciones de amarre, conexión/desconexión de mangueras y desamarre de buques a monoboyas. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales principales que aparecen en cursiva y negrita:

1. Amarre y desamarre de las cadenas de la monoboia al buque.

- Tecnología naval.
 - Nomenclatura del equipamiento de cubierta.
 - Jerga marinera empleada en las maniobras de cubierta.
- Monoboyas.
 - Amarras.
 - Funciones de las amarras en las monoboyas.
- Maniobra amarre y desamarre.
 - Tomar el cabo guía.
 - Afirmer el cabo guía al virador de la cadena.
 - Virado y arriado con el molinete.
- Cabo guía.
 - Diferentes tipos de cabos: Dimensiones, flotabilidad, resistencia.
 - Conservación, adujado y estiba.
 - Elaboración de nudos: As de guía, ballestrinque.
- Cadenas.
 - Ramales, eslabones, contrete.
 - Bozas, mordazas, tensores, estopores.
 - Abozado, engrilletado.

2. Conexión y desconexión de mangueras.

- Tecnología naval.
 - Nomenclatura del equipamiento de cubierta.
 - Jerga marinera empleada en las maniobras de cubierta.
- Maniobra con grúas, plumas o puntales.
 - Aparejado.
 - Alistado.
- Elementos de izado:
 - Eslingas.
 - Fajas.
 - Estrobos.
 - Utilización de los diferentes elementos de izado.
- Maniobra de conexión y desconexión de mangueras:
 - Bridas.
 - Manifold.



- Adaptadores.
- Pernos: colocación de pernos.
- Aproximación de la brida al manifold.
- Acoplamiento de la brida al manifold.
- Cuidados para evitar daños en la conexión del manifold con la manguera.
- Vigilancia durante la operación.
 - Defensas en la regala.
 - Iluminación suficiente en caso de operaciones nocturnas.

3. Amarre y desamarre de cabos.

- Amarre o desamarre de cabos.
 - Jarcia de labor.
 - Cabos, estachas, calabrotes, cables entre otros.
 - Engrilletado.
 - Abozado.
 - Elaboración de gazas, ajustes, costuras.

4. Conexión y desconexión de mangueras.

- Situación de las imbornales.
- Herramientas para la conexión y desconexión: utilización.
- Situaciones de emergencia: equipos y medios de seguridad.
 - Medios contra incendios: Manejo de extintores, mangueras.
 - Medios de lucha contra la contaminación: utilización de bombas y elementos absorbentes.
 - Interpretación de los equipos de viento y corriente.
 - Anemómetro, veleta.
 - Escala de Beaufort.
 - Correntímetro.
 - Escala de Douglas.

5. Comunicación con el buque en operaciones de amarre y desamarre.

- Equipos portátiles de comunicaciones: manejo y mantenimiento.
- Procedimientos en los canales de emergencia de VHF.
- Vocabulario normalizado de la OMI (Organización Marítima Internacional) utilizado en las operaciones de amarre y desamarre.
 - Frases y expresiones básicas en idioma inglés.

Saberes comunes que dan soporte a las actividades profesionales de esta unidad de competencia.

- Prevención de riesgos laborales en las operaciones de amarre y desamarre.
 - Medidas preventivas y protección.
 - Equipos de protección individual.
 - Primeros auxilios y situaciones de emergencia.
- Normas de seguridad marítima en manejo de equipos para las operaciones de amarre y desamarre.



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:

1. En relación con la empresa:
 - 1.1 Responsabilizarse del trabajo que desarrolla.
 - 1.2 Participar y colaborar activamente en el equipo de trabajo.
 - 1.3 Respetar los procedimientos y normas internas de la organización donde trabaja.
 - 1.4 Demostrar flexibilidad para entender los cambios.
 - 1.5 Demostrar cierta autonomía en la resolución de pequeñas contingencias relacionadas con su actividad.
 - 1.6 Actuar con rapidez en situaciones problemáticas y no limitarse a esperar.
2. En relación con la seguridad y el medioambiente:
 - 2.1 Cumplir el plan de prevención y las normas de seguridad e higiene laboral y utilizar los equipos de protección individual necesarios para cada actividad.
 - 2.2 Cumplir las normas de seguridad marítima.
3. En relación con su superior:
 - 3.1 Cumplir el plan de trabajo y las orientaciones recibidas desde el superior responsable.
 - 3.2 Mostrar iniciativa en la búsqueda de soluciones y en la resolución de problemas ante posibles contingencias.
 - 3.3 Participar y colaborar activamente con su superior o superiores avisando puntualmente de las incidencias.
 - 3.4 Ser diligente en la interpretación y ejecución de las instrucciones recibidas.
 - 3.5 Trasmirir diligentemente la información generada (defectos y anomalías) a la persona responsable.
 - 3.6 Comunicarse eficaz y fluidamente con sus superiores.

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 a las personas evaluadoras obtener evidencias de competencia del candidato o la candidata que abarcan, básicamente, todo el contexto profesional de la Unidad de Competencia implicada.

Así mismo, la situación profesional de evaluación está concebida decantándose por 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 los candidatos o las candidatas.

En el caso de la “UC1309_1: Realizar las operaciones de amarre, conexión/desconexión de mangueras y desamarre de buques a monoboyas”, se tienen 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 la realización de amarre y desamarre, conexión/desconexión de mangueras de buques a monoboyas de forma segura, siguiendo las indicaciones de un superior responsable y cumpliendo las normas de seguridad marítima y prevención de riesgos laborales. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Realizar el atraque/desatraque amarrando o desamarrando las cadenas de la monoboya al buque.
2. Conectar o desconectar las mangueras para efectuar la carga/descarga de hidrocarburos.
3. Amarrar o desamarrar el buque y conectar o desconectar las mangueras según la normativa de carga y descarga de hidrocarburos en terminales.
4. Comunicarse con seguridad con el buque durante las faenas de maniobras.

Condiciones adicionales:

- Se podrá comprobar la capacidad del candidato o candidata en respuesta a contingencias, poniéndole en situaciones análogas utilizando un simulador.
- Se asignará un periodo para cada actividad en función del tiempo empleado o invertido por un profesional, para que la persona a evaluar trabaje en condiciones de estrés profesional.
- Se dispondrá de los equipos necesarios para amarrar y desamarrar el buque, conexión y desconexión de mangueras y los equipos de comunicación requeridos para el desarrollo de la situación profesional de evaluación que deberán ser de uso generalizado en el sector.



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

Con el objetivo 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:

<i>Criterios de mérito</i>	<i>Indicadores, escalas y umbrales de desempeño competente</i>
<i>Amarrado o desamarrado del buque a las cadenas de la monoboya.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Arriado del cabo guía- Afirmado del cabo guía al virador de la cadena- Virado de la cadena- Afirmado de la cadena <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A</i></p>
<i>Conexión o desconexión de las mangueras para efectuar la carga/descarga.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Izado de la manguera- Retiro de las bridas ciegas de la manguera y manifold- Conexión de la manguera al manifold- Desconexión de la manguera del manifold- Colocación de las bridas ciegas a la manguera y manifold- Arriado de la manguera al agua <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B</i></p>
<i>Amarrado / desamarrado del buque y conexión / desconexión de las mangueras</i>	<ul style="list-style-type: none">- Comprobación de la estanqueidad de la conexión después de colocar pernos y juntas- Vigilancia sobre cubierta, costado y espejo de agua circundante por riesgo de derrame de crudo- Revisión y lectura de los parámetros de los equipos de viento, corrientes y mareas. .- Comprobación de la utilización de los medios contra incendios y lucha contra la contaminación.- Realización de la actividad según la normativa de carga y descarga de hidrocarburos en terminales. <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala C</i></p>
<i>Comunicación con el buque durante las maniobras.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Comprobación del mantenimiento de uso de los aparatos portátiles de radio- Manejo de los aparatos portátiles de radio para la realización de comunicaciones



- Identificación inmediata de las señales de emergencia y comunicación al oficial de guardia.

El umbral de desempeño competente requiere el cumplimiento total de este criterio de mérito.

Escala A

5	<i>La maniobras en el castillo de proa con el molinete para el virado o arriado de las cadenas de la monoboya se realizan con absoluta precisión y sin descuidar ningún aspecto, afirmando el cabo guía al virador de la cadena, virando la misma y comprobando que el amarre quede finalmente fijado y el buque perfectamente posicionado para la carga y descarga</i>
4	<i>La maniobras en el castillo de proa con el molinete para el virado o arriado de las cadenas de la monoboya se realizan con precisión, afirmando el cabo guía al virador de la cadena, virando la misma y comprobando que el amarre quede finalmente fijado y el buque bien posicionado para la carga y descarga</i>
3	<i>La maniobras en el castillo de proa con el molinete para el virado o arriado de las cadenas de la monoboya se realizan descuidando varios aspectos claves para virar o arriar las cadenas; afirmando el cabo guía al virador de la cadena, virando la misma pero sin comprobar que el amarre quede finalmente fijado con el posible riesgo para el posicionamiento del buque</i>
2	<i>La maniobras en el castillo de proa con el molinete para el virado o arriado de las cadenas de la monoboya se realizan sin prestar atención, ya que no se comprueba la afirmación del cabo guía al virador de la cadena, lo que podría alterar el posicionamiento del buque para la carga y descarga</i>
1	<i>La maniobras en el castillo de proa con el molinete para el virado o arriado de las cadenas de la monoboya se realizan de forma incompleta, no adoptando las medidas de seguridad necesarias, para el correcto posicionamiento del buque para la carga y descarga</i>

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



Escala B

5	<i>Las operaciones de izado/arriado de la manguera se realizan con absoluta precisión y sin descuidar ningún aspecto respecto a la seguridad, la retirada y la colocación de la brida ciega así como la conexión y desconexión de la manguera al manifold se efectúan minuciosamente para poder pasar la inspección según el procedimiento autorizado de la terminal</i>
4	<i>Las operaciones de izado/arriado de la manguera se realizan con atención pero sin extremar todas las precauciones de seguridad, la retirada y la colocación de la brida ciega así como la conexión y desconexión de la manguera al manifold se llevan a cabo de manera rutinaria para poder pasar la inspección según el procedimiento autorizado de la terminal</i>
3	<i>Las operaciones de izado/arriado de la manguera se realizan de forma arriesgada, la retirada y la colocación de la brida ciega así como la conexión y desconexión de la manguera al manifold se efectúan apresuradamente para poder pasar la inspección según el procedimiento autorizado de la terminal</i>
2	<i>Las operaciones de izado/arriado de la manguera se realizan sin tener en cuenta ninguna de las condiciones de seguridad, la retirada y la colocación de la brida ciega así como la conexión y desconexión de la manguera al manifold se efectúa con poca precisión lo que podría ser objeto de desautorización por parte de los responsables de la terminal</i>
1	<i>Las operaciones de izado/arriado de la manguera se realizan con aparejos que no se ajustan a la manguera, con el consiguiente perjuicio para la seguridad de la operación, la retirada y la colocación de la brida ciega así como la conexión y desconexión de la manguera al manifold se llevan a cabo negligentemente</i>

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



Escala C

5	<i>La comprobación de la estanqueidad de la conexión así como la vigilancia sobre la cubierta, costado y espejo de agua circundante se realiza de forma muy exigente con objeto de detectar cualquier contaminación de las aguas por derrame de hidrocarburos, revisa perfectamente los equipos de medición para mantener la posición del buque y utiliza los medios contra incendios y lucha contra la contaminación</i>
4	<i>La comprobación de la estanqueidad de la conexión así como la vigilancia sobre la cubierta, costado y espejo de agua circundante se realiza con detalle, aunque con algún descuido que no afecta a la seguridad, con objeto de detectar cualquier contaminación de las aguas por derrame de hidrocarburos, revisa los equipos de medición para mantener la posición del buque y utiliza los medios contra incendios y lucha contra la contaminación</i>
3	<i>La comprobación de la estanqueidad de la conexión así como la vigilancia sobre la cubierta, costado y espejo de agua circundante se realiza sin la debida atención para detectar cualquier derrame de hidrocarburos y se olvida de revisar los equipos de medición para mantener la posición del buque y hace un mal uso de los medios contra incendios y lucha contra la contaminación</i>
2	<i>La comprobación de la estanqueidad de la conexión así como la vigilancia sobre la cubierta, costado y espejo de agua circundante se realiza prestando poca atención a cualquier derrame de hidrocarburos que se pueda producir y no revisa los equipos de medición para mantener la posición del buque, prestándole poca atención ni utiliza los medios contra incendios y lucha contra la contaminación</i>
1	<i>La comprobación de la estanqueidad de la conexión así como la vigilancia sobre la cubierta, costado y espejo de agua circundante se realiza de forma negligente, produciéndose contaminación de las aguas por derrame de hidrocarburos y no revisa los equipos de medición por lo que podría variarse el posicionamiento del buque ni utiliza los medios contra incendios y lucha contra la contaminación</i>

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

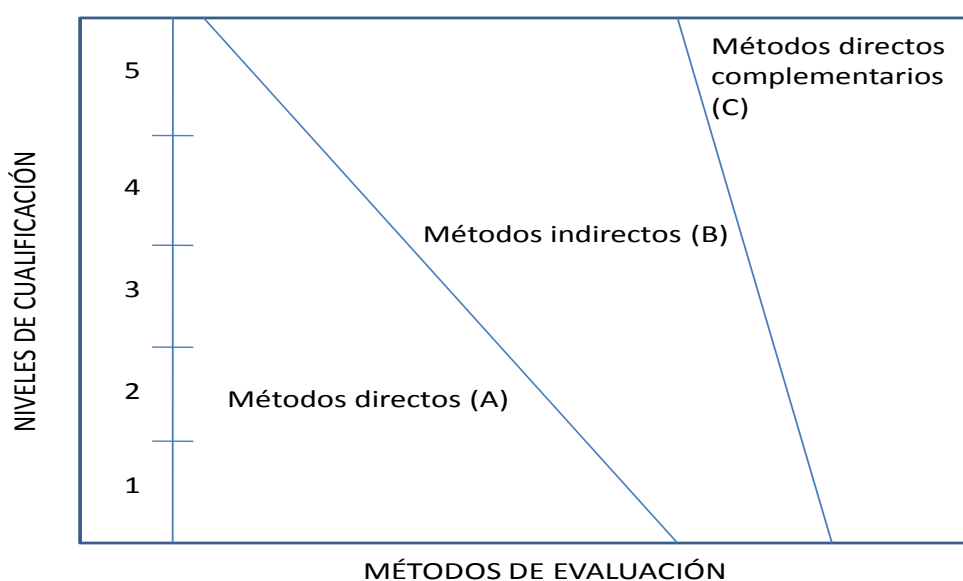
2. MÉTODOS DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA Y ORIENTACIONES PARA LAS COMISIONES DE EVALUACIÓN Y EVALUADORES/AS

La selección de métodos de evaluación que deben realizar las Comisiones de Evaluación debe ser específica para cada persona candidata, y depende 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 el mismo.

2.1. Métodos de evaluación y criterios generales de elección

Los métodos de evaluación que pueden ser empleados en la evaluación de la competencia 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.
- b) **Métodos directos:** Al contrario de los anteriores, que proporcionan evidencias de competencia inferidas de actividades realizadas en el pasado, los 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 del candidato o 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 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 las maniobras de un buque tanque en una terminal marítima se le someterá, al menos, a una prueba profesional de evaluación y a una entrevista estructurada profesional 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 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 1. En este nivel tiene importancia el dominio de destrezas manuales, por lo que 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. Ésta, se planteará sobre un contexto reducido que permita optimizar la observación de competencias, minimizando los medios materiales y el tiempo necesario para su realización, cumpliéndose 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 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) Las condiciones adicionales que permiten contextualizar las situaciones de la vida cotidiana de un profesional en el amarre/desamarre a una monoboya y conexión/desconexión de la manguera a un buque tanque, son entre otras:



- Entorno: el lugar de trabajo es la cubierta del buque a varias millas de la costa.
 - Condiciones climatológicas: lucha contra la intemperie en condiciones extremas.
 - Capacidad de comprensión de las órdenes dadas por el responsable de la operación.
 - Condiciones físicas del candidato para realizar ejercicios de palanca y conocimiento en la utilización de aparejos y herramientas especiales.
 - Grado de dificultad del trabajo o maniobra a realizar.
 - Número de profesionales que intervienen en el amarre/desamarre a una monoboya y conexión/desconexión de la manguera a un buque tanque y el tiempo necesario del que disponen los mismos/as.
 - Existencia de suficientes equipamientos, materiales y utensilios para la realización del trabajo.
 - Destreza y rapidez a la hora de realizar nudos, gazas y costuras si fuese necesario.
 - La rapidez a la hora de detectar fugas o derrames de hidrocarburos.
 - Conocimiento y utilización de los medios de lucha contra la contaminación.
 - Grado de cumplimiento de los requerimientos de prevención de riesgos laborales.
 - Operatividad con los equipos de seguridad.
- i) Para obtener evidencias de competencia complementarias se deben emplear preguntas profesionales estructuradas relacionadas con el tipo de información requerida.



FONDO SOCIAL EUROPEO
El FSE invierte en tu futuro



GUÍA DE EVIDENCIA DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

“UC0733_1: Actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo”

Transversal en las siguientes cualificaciones:

- MAP004_1 Actividades en pesca de palangre, arrastre y cerco, y en transporte marítimo
- MAP005_2 Confección y mantenimiento de artes y aparejos
- MAP006_2 Manipulación y conservación en pesca y acuicultura
- MAP229_1 Actividades auxiliares de mantenimiento de máquinas, equipos e instalaciones del buque
- MAP230_1 Actividades en pesca con artes de enmalle y marisqueo, y en transporte marítimo
- MAP404_1 Amarre de puerto y monoboyas
- MAP572_1 Actividades de extracción y recogida de crustáceos adheridos a las rocas
- MAP573_2 Mantenimiento de los equipos de un parque de pesca y de la instalación frigorífica
- MAP574_2 Operaciones de bombeo para carga y descarga en buques
- MAP575_2 Operaciones de coordinación en cubierta y parque de pesca
- MAP576_3 Documentación pesquera
- MAP577_3 Observación de la actividad y control de las capturas de un buque pesquero
- MAP619_2 Gobierno de embarcaciones y motos náuticas destinadas al socorrismo acuático

CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: GOBIERNO DE EMBARCACIONES Y MOTOS NÁUTICAS DESTINADAS AL SOCORRISMO ACUÁTICO

Código: MAP619_2

NIVEL: 2



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 UC0733_1: Actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo.

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 actuación en emergencias marítimas y aplicación de las normas de seguridad en el trabajo, 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. Actuar en caso de abandono de buque siguiendo técnicas de supervivencia personal y las instrucciones establecidas en el procedimiento de abandono, para salvaguardar la seguridad personal y colaborar en la seguridad del buque y la tripulación.

- 1.1 La ubicación de los dispositivos salvavidas del buque, dispositivos personales de salvamento y de las embarcaciones de supervivencia se localizan e identifican, teniendo en cuenta las señales identificativas de los mismos, con el fin de ser utilizados en casos de abandono del buque.
- 1.2 La secuencia y el momento de uso de las medidas individuales de salvamento para caso de abandono del buque se ajustan al procedimiento establecido de abandono, teniendo en cuenta las condiciones reinantes, con el fin de minimizar los peligros y amenazas para la supervivencia.
- 1.3 El método de subida en la embarcación de supervivencia, las medidas iniciales de abandono y los procedimientos de actuación en el agua se ejecutan siguiendo el protocolo de abandono, para minimizar las amenazas para la supervivencia y el peligro para otros supervivientes.
- 1.4 Las instrucciones se interpretan con claridad en el idioma oficial o lenguaje normalizado de la Organización Marítima Internacional (OMI).

2. Ejecutar las operaciones de prevención y lucha contra-incendios, de acuerdo con el procedimiento de prevención y lucha contra incendios, para preservar la seguridad del buque y su tripulación.

- 2.1 Las medidas iniciales adoptadas al darse cuenta de una emergencia con fuego se ajustan a las prácticas y procedimientos establecidos, con el fin de evitar que se origine o propague.
- 2.2 Los dispositivos y equipos de lucha contra-incendios y las vías de evacuación en casos de emergencia son localizados e identificados, interpretando las señalizaciones de a bordo y los sistemas automáticos de alarma con el fin de su utilización en este tipo de emergencias.
- 2.3 La secuencia y el momento de uso de las medidas individuales contra incendios y los procedimientos y técnicas de manejo del aparato respiratorio y cable de seguridad se ajustan a las prácticas y al procedimiento establecido, teniendo en cuenta el tipo, la fuente de ignición y el foco del incendio (incendios pequeños del equipo eléctrico, de hidrocarburos y de propano; de gran envergadura utilizando lanzas de aspersión y chorro; incendios, incluidos los de hidrocarburos, con un aparato de neblina y boquillas aspersoras, polvos químicos secos o rociadores de espuma en espacios cerrados llenos de humo y en una camarote o cámara de máquinas simulada), con el fin de extinguir el incendio y preservar la seguridad del buque y la tripulación.
- 2.4 Las medidas para llevar a cabo una operación de rescate en un espacio lleno de humo se llevan a cabo con un aparato respiratorio autónomo siguiendo el procedimiento de rescate establecido, con el fin de preservar la integridad física de la víctima.



3. Aplicar medidas de primeros auxilios básicos, según los procedimientos establecidos, colaborando con el personal responsable con el fin de minimizar los daños en casos de accidentes o emergencia médica a bordo.

- 3.1 El examen del paciente y la toma de constantes vitales (pulso carotideo y radial, presencia o ausencia de respiración, toma de temperatura y reflejo pupilar) se lleva a efecto siguiendo protocolos establecidos con el fin de colaborar en la elaboración de una historia clínica básica.
- 3.2 El tratamiento de primeros auxilios a los enfermos o accidentados a bordo en casos de asfixia, parada cardíaca, hemorragias, shock, heridas y quemaduras, esguinces, luxaciones y fracturas se llevan a cabo siguiendo los procedimientos establecidos para cada caso, para paliar y evitar el agravamiento de los daños de los accidentados.
- 3.3 La inmovilización y el transporte de heridos se realiza mediante maniobras, métodos de rescate y transporte protocolizados, con el fin de socorrer y no agravar los daños del paciente o herido.
- 3.4 El botiquín de primeros auxilios e instrumental y material de curas, así como los medicamentos que debe contener se identifican, teniendo en cuenta para estos últimos la diferencia entre "principio activo" y "nombre comercial" y se utilizan en situaciones de emergencia para auxiliar a los accidentados a bordo.

4. Adoptar las medidas de seguridad personal y responsabilidades sociales cumpliendo las normas e instrucciones relativas a la seguridad en el trabajo y de prevención de la contaminación, para preservar la seguridad personal, de la tripulación y del buque y evitar daños al medio marino.

- 4.1 La información relativa a los planes de contingencias del buque, señales de emergencia y medidas a adoptar al oír señales de emergencia; así como la seguridad en la utilización de equipos y medios de supervivencia, protección personal, ambiental y de socorro, se interpreta y lleva a cabo según la normativa aplicable e instrucciones recibidas durante la familiarización a bordo, para minimizar los riesgos derivados del trabajo.
- 4.2 Los trabajos a realizar en cualquier lugar del buque se efectúan de acuerdo con la normativa de prevención de riesgos laborales, utilizando los dispositivos y medios de protección personal con el fin de preservarse de los peligros que puedan presentarse a bordo.
- 4.3 Las medidas a tomar para evitar la contaminación marina se llevan a cabo de acuerdo con la normativa aplicable e instrucciones recibidas para no causar daños accidentales u operacionales al medio marino.
- 4.4 Las instrucciones se interpretan con claridad en el idioma oficial o lenguaje normalizado de la Organización Marítima Internacional (OMI).



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 **UC0733_1: Actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo**. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales que aparecen en cursiva y negrita:

1. Técnicas de supervivencia personal.

- Preparación para cualquier emergencia: cuadro orgánico.
- Procedimientos para abandonar el buque: actuación en el agua y medidas a bordo de las embarcaciones de supervivencia.
- Equipos de protección personal: chalecos salvavidas, aros salvavidas, balsas salvavidas, botes de rescate, equipamiento térmico, radiobalizas, equipo de las embarcaciones de supervivencia, peligros para los supervivientes.

2. Prevención y lucha contra incendios.

- Incendios en un buque.
- Clasificación de los incendios.
- Elementos del fuego y de la explosión.
- Agentes extintores.
- Equipos de extinción.
- Instalaciones y equipos de detección.
- Señales de alarma contra-incendios.
- Organización de la lucha contra-incendios a bordo.
- Equipos de protección personal. Equipo de respiración autónoma.
- Métodos, agentes y procedimientos de lucha contra-incendios.

3. Primeros auxilios básicos.

- Primeros auxilios en la mar.
- Recursos sanitarios para los marinos.
- Valoración de la víctima: síntomas y signos.
- Estructura y funciones del cuerpo humano.
- Tratamiento de heridas, traumatismos, quemaduras, hemorragias y shock.
- Asfixia, parada cardíaca. Reanimación.
- Técnicas de evacuación y rescate de enfermos y accidentados.
- Evaluación de una situación de emergencia.
- Botiquín reglamentario de a bordo.

4. Seguridad personal y responsabilidades sociales.

- Tipos de peligros y emergencias que pueden producirse a bordo.
- Planes de contingencia a bordo.
- Señales de emergencia y alarma.
- Cuadro de obligaciones y consignas en casos de emergencia.
- Señalización de seguridad utilizada para los equipos y medios de supervivencia.



- Órdenes relacionadas con tareas a bordo.
- Condiciones de trabajo y seguridad.
- Equipos de protección personal y colectiva.
- Reglamentación en materia de prevención de riesgos laborales.
- Prevención de la contaminación del medio marino. Efectos de la contaminación accidental u operacional del medio marino.
- Procedimientos de protección ambiental.
- Procedimiento de socorro.
- Importancia de la formación y de los ejercicios periódicos.
- Vías de evacuación.
- Plan nacional de salvamento marítimo.
- Trabajos en caliente.
- Precauciones que deben adoptarse antes de entrar en espacios cerrados.
- Prevención de riesgos laborales. Límites de ruido, iluminación, temperatura, vías de circulación.
- Peligro del uso de drogas y abuso del alcohol.
- Lenguaje normalizado de la Organización Marítima Internacional (OMI).

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.
- Interpretar las órdenes recibidas por el marinero de guardia de la cámara de máquinas, en español y lenguaje normalizado de la Organización Marítima Internacional (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 “UC0733_1: Actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo”, 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 actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo, siguiendo las instrucciones establecidas en los planes de emergencia aplicables y cumpliendo las normas de prevención de riesgos laborales. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades que serán desarrolladas en simulaciones que reproduzcan con la mayor fidelidad posible situaciones de emergencia:

1. Aplicar medidas en caso de abandono de buque y supervivencia en la mar.
2. Adoptar medidas de prevención y lucha contra incendios.
3. Colaborar en la aplicación de medidas urgentes de primeros auxilios en caso de accidentes.
4. Cumplir las normas de prevención de riesgos laborales y de prevención de la contaminación.

Condiciones adicionales:

- Se le asignará un tiempo para cada actividad, para la que la persona evaluada realice las actividades en una situación de stress como es la emergencia marítima en la vida real.
- Se dispondrá de los equipos de protección individual y colectiva, los equipos de supervivencia, Cuadro orgánico o plan de emergencia, Botiquín reglamentario de a bordo, Guía Sanitaria, plan de residuos a bordo y todo el equipamiento requerido por la situación profesional.



- Contextualizar la situación de evaluación teniendo en cuenta el lugar de trabajo en un buque.
- Se recomienda valorar la dimensión de la competencia sobre respuesta a contingencias, presentando por ejemplo una situación oceanográfica complicada.
- Se deberá contemplar su ubicación y cumplimiento estricto de sus obligaciones recogidas en el cuadro orgánico del buque.
- 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.

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:



Crterios de mrito	Indicadores, escalas y umbrales de desempeo competente
<i>Aplicacin de las medidas a tomar en caso de abandono de buque y supervivencia en la mar.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Reconoce la seal acstica de abandono.- Localiza los medios y dispositivos salvavidas a utilizar.- Acude al punto de reunin en el tiempo establecido.- Simula la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia, siguiendo las instrucciones establecidas.- Utiliza el equipo de supervivencia, de acuerdo con las instrucciones. <p><i>El umbral de desempeo competente est explicitado en la Escala A.</i></p>
<i>Adopcin de las medidas de prevencin y lucha contra incendios.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Reconoce la seal acstica de alarma de incendio.- Localiza los dispositivos y medios de lucha contra incendios.- Eleccin del agente extintor en funcin del tipo de incendio.- Destreza en el manejo del equipo de respiracin autnomo.- Sigue los procedimientos y protocolos establecidos en el rescate de tripulantes en peligro. <p><i>El umbral de desempeo competente est explicitado en la Escala B.</i></p>
<i>Aplicacin de medidas urgentes de primeros auxilios en casos de asfixia, parada cardaca, hemorragias, quemaduras heridas y traumatismos.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Acta con rapidez y efectividad.- Utilizacin adecuada del botiqun reglamentario y los materiales precisos en cada situacin.- Destreza en la aplicacin de tcnicas de reanimacin cardaca.- Sigue los procedimientos y protocolos establecidos en cada caso. <p><i>El umbral de desempeo competente est explicitado en la Escala C.</i></p>
<i>Cumplimiento de las normas de prevencin de riesgos laborales y de prevencin de la contaminacin.</i>	<ul style="list-style-type: none">- Utilizacin de los equipos de proteccin individual en funcin del trabajo a realizar.- Destreza en el uso de los equipos de proteccin individual.- Sigue los procedimientos y protocolos establecidos en el Plan de riesgos laborales y Plan de residuos de a bordo. <p><i>El umbral de desempeo competente est explicitado en la Escala D.</i></p>

Escala A

5	<i>La utilización de los dispositivos salvavidas en un abandono de buque se efectúa de acuerdo con el plan de emergencia establecido tras el reconocimiento de la señal acústica de abandono, identificando los medios y dispositivos salvavidas, acudiendo al punto de reunión en un tiempo inferior al establecido, simulando la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia y utilizando el equipo de supervivencia según las instrucciones.</i>
4	<i>La utilización de los dispositivos salvavidas en un abandono de buque se efectúa de acuerdo con el plan de emergencia establecido tras el reconocimiento de la señal acústica de abandono, identificando los medios y dispositivos salvavidas, acudiendo al punto de reunión en el tiempo establecido, simulando la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia y utilizando el equipo de supervivencia según las instrucciones.</i>
3	<i>La utilización de los dispositivos salvavidas en un abandono de buque se efectúa de acuerdo con el plan de emergencia establecido tras el reconocimiento de la señal acústica de abandono, localizando los medios y dispositivos salvavidas, acudiendo al punto de reunión en un tiempo superior al establecido, simulando la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia y utilizando el equipo de supervivencia según las instrucciones.</i>
2	<i>La utilización de los dispositivos salvavidas en un abandono de buque no se efectúa de acuerdo con el plan de emergencia establecido tras el reconocimiento de la señal acústica de abandono, localizando los medios y dispositivos salvavidas, acudiendo al punto de reunión en un tiempo superior al establecido, simulando la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia y utilizando el equipo de supervivencia según las instrucciones.</i>
1	<i>La utilización de los dispositivos salvavidas en un abandono de buque no se efectúa de acuerdo con el plan de emergencia establecido sin el reconocimiento de la señal acústica de abandono, localizando sólo algunos medios y dispositivos salvavidas, acudiendo al punto de reunión en un tiempo superior al establecido, no simulando la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia y no utilizando el equipo de supervivencia según las instrucciones.</i>

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

Escala B

5	<p><i>La adopción de las medidas de prevención y lucha contra incendios se realiza siguiendo las instrucciones del plan de emergencia tras el reconocimiento de la señal de alarma de incendio, localizando los dispositivos y medios de lucha contra incendios, utilizando la protección necesaria frente al calor, el humo y productos tóxicos, eligiendo el agente extintor en función del tipo de incendio, mostrando destreza en el manejo del equipo de respiración autónomo y los dispositivos de extinción siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el rescate de tripulantes en peligro.</i></p>
4	<p>La adopción de las medidas de prevención y lucha contra incendios se realiza siguiendo las instrucciones del plan de emergencia tras el reconocimiento de la señal de alarma de incendio, localizando los dispositivos y medios de lucha contra incendios, utilizando la protección necesaria frente al calor, el humo y productos tóxicos, eligiendo el agente extintor en función del tipo de incendio, manejando con poca destreza el equipo de respiración autónomo y los dispositivos de extinción, siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el rescate de tripulantes en peligro.</p>
3	<p><i>La adopción de las medidas de prevención y lucha contra incendios se realiza siguiendo las instrucciones del plan de emergencia tras el reconocimiento de la señal de alarma de incendio, localizando los dispositivos y medios de lucha contra incendios utilizando la protección necesaria frente al calor, el humo y productos tóxicos, eligiendo el agente extintor en función del tipo de incendio, manejando incorrectamente el equipo de respiración autónomo y los dispositivos de extinción, siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el rescate de tripulantes en peligro.</i></p>
2	<p><i>La adopción de las medidas de prevención y lucha contra incendios no se realiza siguiendo las instrucciones del plan de emergencia sin el reconocimiento de la señal de alarma de incendio, localizando los dispositivos y medios de lucha contra incendios utilizando la protección necesaria frente al calor, el humo y productos tóxicos, eligiendo el agente extintor en función del tipo de incendio, manejando incorrectamente el equipo de respiración autónomo y los dispositivos de extinción siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el rescate de tripulantes en peligro.</i></p>
1	<p><i>La adopción de las medidas de prevención y lucha contra incendios no se realiza siguiendo las instrucciones del plan de emergencia sin el reconocimiento de la señal de alarma de incendio, localizando sólo algunos de los dispositivos y medios de lucha contra incendios utilizando la protección necesaria frente al calor, el humo y productos tóxicos, eligiendo el agente extintor sin tener en cuenta el tipo de incendio, manejando incorrectamente el equipo de respiración autónomo y los dispositivos de extinción, no siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el rescate de tripulantes en peligro.</i></p>

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

Escala C

4	<i>La aplicación de medidas urgentes de primeros auxilios en casos de asfixia, parada cardíaca, hemorragias, quemaduras, heridas y traumatismos a un accidentado se realiza con rapidez y eficacia, empleando el botiquín reglamentario y los materiales indicados en cada caso, aplicando con destreza las técnicas de reanimación y tratamiento de heridas, siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en cada caso.</i>
3	La aplicación de medidas urgentes de primeros auxilios en casos de asfixia, parada cardíaca, hemorragias, quemaduras, heridas y traumatismos a un accidentado se realiza con eficacia, empleando el botiquín reglamentario y los materiales indicados en cada caso, aplicando las técnicas de reanimación y tratamiento de heridas, siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en cada caso.
2	<i>La aplicación de medidas urgentes de primeros auxilios en casos de asfixia, parada cardíaca, hemorragias, quemaduras, heridas y traumatismos a un accidentado se realiza sin eficacia, no empleando el botiquín reglamentario ni los materiales indicados en cada caso, aplicando las técnicas de reanimación y tratamiento de heridas pero no siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en cada caso.</i>
1	<i>La aplicación de medidas urgentes de primeros auxilios en casos de asfixia, parada cardíaca, hemorragias, quemaduras, heridas y traumatismos a un accidentado se realiza sin eficacia, no empleando el botiquín reglamentario ni los materiales indicados en cada caso, no aplicando las técnicas de reanimación y tratamiento de heridas, no siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en cada caso.</i>

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

Escala D

5	<i>El cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales y de prevención de la contaminación se realiza seleccionando los equipos de protección individual en función del trabajo a realizar y utilizándolos con destreza y siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el Plan de riesgos laborales y Plan de residuos de a bordo.</i>
4	<i>El cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales y de prevención de la contaminación se realiza utilizando con destreza los equipos de protección individual en función del trabajo a realizar y siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el Plan de riesgos laborales y Plan de residuos de a bordo.</i>
3	<i>El cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales y de prevención de la contaminación se realiza utilizando sólo alguno de los equipos de protección individual requeridos en función del trabajo a realizar y siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el Plan de riesgos laborales y Plan de residuos de a bordo.</i>
2	<i>El cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales y de prevención de la contaminación se realiza utilizando solo alguno de los equipos de protección individual requeridos sin tener en cuenta el trabajo a realizar y siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el Plan de riesgos laborales y Plan de residuos de a bordo.</i>
1	<i>El cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales y de prevención de la contaminación se realiza utilizando solo alguno de los equipos de protección individual requeridos sin tener en cuenta el trabajo a realizar y no siguiendo los procedimientos y protocolos establecidos en el Plan de riesgos laborales y Plan de residuos de a bordo.</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.

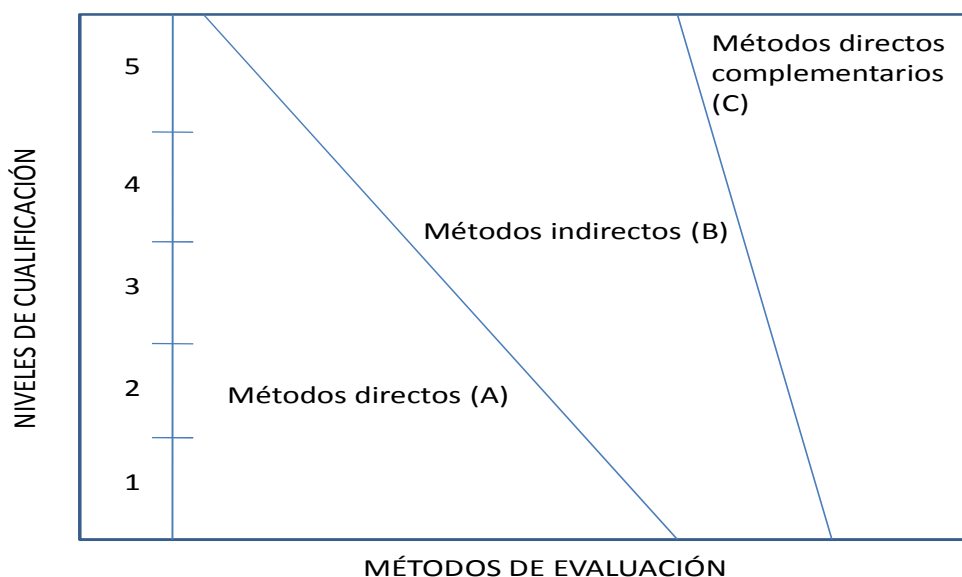
La selección de métodos de evaluación que deben realizar las Comisiones de Evaluación será específica para cada persona candidata, y dependerá fundamentalmente de tres factores: nivel de cualificación de la unidad de competencia, características personales de la persona candidata y evidencias de competencia 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:

- 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 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 actuar en emergencias marítimas y aplicar las normas de seguridad en el trabajo, 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 1 y sus competencias tienen componentes manuales, cognitivos y actitudinales. Por sus características, y dado que, en este caso, tiene mayor relevancia el componente de destrezas manuales, 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 se planteará sobre un contexto reducido que permita optimizar la observación de competencias, minimizando los medios materiales y el tiempo necesario para su realización, cumpliéndose 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) Se recomienda medir la dimensión de la competencia sobre respuesta a contingencias, presentando variaciones de las condiciones de mar, viento y/o corriente, proximidad de peligros de la costa, visibilidad etc.
- i) En la información dada a la persona candidata puede haber “ausencias o errores” en los medios y equipos que se le facilitan para hacer los ejercicios.
La persona candidata deberá detectar dichas ausencias.
- j) Las condiciones adicionales que permiten contextualizar las situaciones de la vida cotidiana de un/a profesional en la actuación en emergencias marítimas y aplicación de las normas de seguridad en el trabajo y primeros auxilios:
 - Lugar de trabajo en la mar (buque de prácticas) o en aula de seguridad y de primeros auxilios.
 - Condiciones climatológicas.
 - Existencia de suficientes equipamientos, dispositivos, materiales y equipos para la realización de los ejercicios de seguridad y primeros auxilios.



GLOSARIO DE TÉRMINOS UTILIZADOS EN AMARRE DE PUERTO Y MONOBOYAS

Abandono de buque: Situación de emergencia en la que por orden del capitán se procede a la evacuación del buque y posterior embarque en las embarcaciones de supervivencia.

Accesorios auxiliares: Diversos elementos que como útiles de maniobra se utilizan en las operaciones de amarre y desamarre del buque. Entre los más utilizados se deben citar las bozas, cadenas y grilletes.

Amarrar / cobrar los cabos: Operación de cobrar y encapillar los cabos en las operaciones de atraque. El amarrador en el muelle debe prestar la máxima atención a la persona que dirige la maniobra, para ir tirando del cabo guía y una vez que llega la boza del cabo de amarre, librarlo del cabo guía y encapillarlo en el bolardo/noray siguiendo los usos y prácticas marineras.

Amarra: Así se denomina a todo cabo, cable o cadena con el que se hace firme un buque a un muelle, boya o cualquier punto al que pueda irse con solidez.

Ancla: Elemento pesado, generalmente metálico que, unido por cadenas o cabos al barco, sirve para sujetar éste al fondo

Anemómetro: Con este aparato destinado a medir la velocidad del viento, se establecen controles rutinarios, para la adecuación de las maniobras, teniendo en cuenta su intensidad.

Aparato portátil de radio VHF: Aparato autónomo de radio transmisor/receptor para comunicaciones a cortas distancias en frecuencias inferiores a 30 Mc/s.

Arranchar: Poner todo en orden según procedimientos establecidos.

Arriar: El acto de bajar un elemento suspendido o elevado desde una superficie, como la cubierta, el muelle, entre otros. En este caso podríamos referirnos a la manguera, la estacha, o un cabo, entre otros.

Bolardos y norays: Elementos fijados en los muelles donde se encapillan los cabos en las maniobras de amarre de los buques. Existe bastante controversia a la hora de definirlos por separado, incluso parece que el término más genérico utilizado de "Noray" podría no ser el más correcto. De todos modos, los dos términos coinciden en que su parte inferior debe ser más o menos redondeada para no dañar los cabos y que su parte superior debe ser más ancha para que los cabos no se salgan. Se llega a decir que el noray está situado más cerca del borde del muelle y que el bolardo está un poco más retirado hacia dentro.



Botiquín de primeros auxilios: Mueble, caja o maleta equipado con las medicinas y el material sanitario necesarios para prestar las primeras medidas de asistencia a los accidentados a bordo.

Bozas: Accesorio auxiliar de gran importancia en las maniobras de amarre y desamarre, consiste en un trozo de cabo o cadena de unas dos brazas de longitud, resistente pero no de demasiado grosor firme en uno de sus extremos, que mediante un nudo determinado afirma el cabo o cable de amarre cuando está en tensión y se desea pasarlo del tambor o cabezal de virada, a un punto fijo.

Brazolada: Cada una de las líneas provistas de anzuelos unidas a la línea madre y destinadas a pescar.

Brida: Es el elemento que une dos componentes de un sistema de tuberías, permitiendo ser desmontado sin operaciones destructivas, gracias a una circunferencia de agujeros a través de los cuales se montan pernos de unión. Brida ciega: Elemento que cierra el paso de fluidos.

Buque: Es toda embarcación que reúna las características de flotabilidad, navegabilidad, aptitud para el transporte por agua y destinada a cualquier actividad marítima que incluya la navegación.

Cables: Los cables o alambres están formados por hilos de acero torsionados sobre un alma de fibra formando cordones, que a su vez pueden volver a ser torsionados. El trabajo con los cables es muy peligroso y en las maniobras de amarre, se utilizan solo en zonas de mucha corriente o en condiciones muy especiales. Los nombres que reciben sus partes y cuando se utilizan atracados al muelle, son los mismos que en el caso de los cabos.

Cabos: Suele decirse que es todo el cordaje que se emplea a bordo de los buques con lo cual se trata de evitar la palabra “cuerda” ya que para los puristas la palabra cuerda en un barco solo existe la del reloj. Cualquiera que sea el tipo, grosor y longitud del cabo siempre estará construido de la misma manera; unas fibras darán lugar a una filástica, unas filásticas darán lugar a un cordón y varios cordones darán lugar a un cabo. Estos cabos pueden ser de origen vegetal (incluso animal), pero en la actualidad se utilizan las fibras artificiales (sintéticas) por la gran cantidad de ventajas que presentan sobre las anteriores.

En un cabo se deben apreciar las siguientes partes, “chicote” que es el extremo del cabo, “seno” que es la curvatura que forma el cabo entre los puntos de sujeción y “firme” que es la parte más larga del cabo.

Atendiendo al buque atracado al muelle, los cabos reciben los siguientes nombres; “Largo” el que sale por la proa hacia delante y por la popa hacia atrás en dirección al muelle, “Través” los que salen del barco perpendiculares hacia el muelle y “spring” el que sale de la parte delantera del barco hacia la popa en el muelle o viceversa.



Cabos guía: Cabo de poca mena (delgado), rematada en una piña (labor o nudo mariner) y/o un pequeño peso, que se lanza al muelle cuando el barco está próximo a él y que lleva amarrado en el otro extremo un cabo de amarre. El amarrador en tierra, una vez recogida la piña, tira de la guía hasta que le llega el cabo para llevar al noray.

Cabrestantes: Máquina en sentido vertical, que se utiliza para virar cabos y cables, movida a vapor y eléctricamente (antes a mano), un tambor de eje vertical realiza la maniobra.

Cadenas: Están formadas por eslabones de hierro o acero forjado enlazados entre sí, su longitud y grosor depende del trabajo a realizar. En el caso que nos ocupa deben entenderse como simples accesorios auxiliares de las maniobras de amarre y desamarre.

Capitán operativo: Técnico de una Terminal Marítima de Hidrocarburos que interviene como responsable en todas las maniobras relacionadas entre la terminal y el buque tanque.

Compás magnético: Es el nombre genérico que recibe el instrumento empleado para determinar rumbos a bordo. Señala el norte magnético.

Correntímetro: Aparato que mide la velocidad de las corrientes marítimas.

Chigres: Máquina de eje horizontal, con tambores o cabezales movidos generalmente de manera hidráulico o electrohidráulico utilizados para virar cabos y cables. En los de tensión constante, las amarras trabajan directamente sobre los tambores y cabezales, cobrando o arriando los cabos directamente según sea necesario.

Defensas: Trozos de cabo, madera, caucho u otra materia que se cuelgan de la borda para proteger el costado del buque.

Desamarrar / largar los cabos: Operación de desencapillar o desamarrar los cabos en las operaciones de desatraque. El amarrador en el muelle debe prestar la máxima atención a la persona que dirige la maniobra, para echar los cabos al agua en el momento oportuno, ya que en otro caso, se crearía mucho peligro, sobre todos con los cabos de popa que podrían ir a la hélice, causando la paralización del buque.

Derrame: Escape accidental de crudo en cubierta o aguas circundantes al buque.

Dispositivos puesta a flote: Mecanismos y accesorios que mediante su uso permiten la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia.



Dispositivos salvavidas: Equipos de uso individual o colectivo que sirven para el salvamento de personas en el agua o para mantenerlas a flote.

Embarcaciones de supervivencia: Embarcaciones destinadas a salvaguardar la vida de los tripulantes en una situación de Abandono de buque.

Encapillar: Acción de meter la gaza del cabo (especie de ojo u óvalo que se hace mediante una costura en el extremo o chicote de un cabo) en el bolardo o noray correspondiente, teniendo en cuenta pasarla por debajo y por dentro de otras gazas que se encuentren en el mismo noray, para que estos otros cabos puedan desencapillarse, si fuera necesario, sin mordeduras ni problemas.

Equipo de protección individual: Cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador o trabajadora para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud en el trabajo, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.

Equipos y dispositivos de lucha contra incendios: Medios empleados para la prevención, detección, contención y extinción de los incendios producidos a bordo.

Equipos y medios de supervivencia: Dispositivos y materiales empleados para sobrevivir en caso de hombre al agua o abandono de buque.

Escala de Beaufort: Aprobada por el Consejo Meteorológico Internacional en 1939, fue el Almirante Francisco Beaufort quien estableció 12 grados para medir la intensidad del viento.

Eslinga: Trozo de cabo o cable en cuyos extremos se han confeccionado gazas o terminales predestinados para sostener, elevar o trasladar cargas.

Estachas: Son los cabos gruesos de amarre, que se utilizan para sujetar el buque al muelle.

Estiba: Colocar el material de que se trate, en el lugar mas apropiado del que se disponga, según sus características y ocupando el menor espacio posible. Este trabajo, tiene que contemplar siempre como cuestiones fundamentales el no afectar a la estabilidad del buque ni dañar el material de que se trate ni otros que estén en las proximidades.

Fajas: Son una especie de eslingas de poliéster planas, que se utilizan para izar o arriar elementos que requieran una sujeción más precisa de lo normal.

Gancho: Instrumento con forma curva y con punta en un extremo o en ambos, que sirve para sostener, colgar o sujetar una cosa.

Gaza: Vuelta que se forma en el extremo de un cabo al realizar una costura.



Giroscópica: Girocompás. Es una brújula que mira siempre al norte geográfico o norte verdadero, en lugar del norte magnético, usando un juego de discos o anillos que giran muy rápido (movidos eléctricamente) y las fuerzas de fricción para aprovechar la rotación de la Tierra.

Grilletes: Accesorio auxiliar en las maniobras de amarre y desamarre de variado uso en las mismas. Aunque de formas diferentes, como norma general se puede decir que son piezas metálicas que termina en dos orejetas por donde pasa un perno de cierre.

Grúa: Elemento para el izado de carga o provisiones.

Guinche: Máquina para levantar y trasladar cargas.

Hidrocarburos: Combustibles fósiles como el petróleo y el gas natural.

Imbornal: Agujero por donde sale el agua acumulada en la cubierta de un buque.

Izar: El acto de subir un elemento, como por ejemplo un cabo, una cadena, o cualquier otro objeto, alzándolo desde la superficie hasta el lugar que se destine.

Molinete: Máquinas de eje horizontal accionadas mecánicamente para llevar cadenas y anclas.

Nudo: Enlace o unión firme de dos cabos o un cabo y un objeto.

Manifold: Colector múltiple situado en la cubierta del buque tanque, para facilitar el tránsito de hidrocarburos y otros derivados, hasta la terminal.

Monoboya: Instalación marítima para que buques petroleros de gran porte descarguen el crudo.

Perno: Pieza de acero semejante a un tornillo pero de mayores dimensiones, permite unir una piezas mediante tuercas.

Procedimientos marinos/prácticas marineras: Métodos y comportamientos en las maniobras y en las operaciones de mantenimiento, basados en la tradición y la costumbre, transmitidas de generación en generación en el ámbito marítimo, con muy buenos resultados.

Puntal: Dispositivo colocado en cubierta para levantar cargas.

Plan de emergencia: documento donde se recogen los protocolos de actuación en las situaciones de emergencia que puedan producirse, con el fin de proteger la integridad de las personas y minimizar los daños materiales.



Plan de prevención de riesgos laborales: documento que, debidamente autorizado, establece y formaliza la política de prevención del buque, recoge la normativa, la reglamentación y los procedimientos operativos, definiendo los objetivos de la prevención y la asignación de responsabilidades y funciones a los distintos niveles jerárquicos del buque en lo que se refiere a la prevención de riesgos laborales.

Plan de residuos a bordo: documento que recoge las acciones y protocolos que deben seguirse en cumplimiento de la normativa con objeto de gestionar los residuos generados a bordo.

Plan nacional de salvamento marítimo: plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.

Radar: Aparato por medio del cual los objetos son localizados por ondas electromagnéticas. Una onda electro-magnética transmitida es reflejada por un objeto, recibida e ilustrada por un osciloscopio o pantalla de rayos catódicos.

Radiobaliza: Es un transmisor que permite la detección y localización de embarcaciones, aeronaves, y personas en peligro, tras enviar manual o automáticamente una señal de socorro.

Sonda: Es la profundidad en un lugar determinado, o el instrumento que la mide.

“Son de mar”: Poner un buque "a son de mar" significa asegurar todos los elementos a bordo de manera de evitar su movimiento por acción del cabeceo entre las olas y el embarque de agua en espacios interiores.

Terminal: Instalaciones que se sitúan en el litoral costero para atender y facilitar las diferentes operaciones que se llevan a cabo para la carga y descarga de hidrocarburos.

Timón: Pieza móvil que se coloca en la popa de la embarcación y sirve para darle dirección.

Tirador: Cabo delgado que sirve como guía para dar los cabos a tierra en la maniobra de atraque.

Trincar: Sujetar bien los elementos de que se trate. En el caso de la estiba, podría considerarse como el último y principal paso de la misma y los útiles a utilizar deberán contemplar las características físicas del producto a afirmar.

Vocabulario marítimo de la Organización Marítima Internacional (OMI): Vocabulario y frases normalizadas, establecidas por la Organización Marítima



Internacional, utilizando el idioma inglés para el intercambio de información entre las personas de todas las naciones marítimas, cuando existan dificultades con el idioma.

Walkie-talkies: Pequeños aparatos de comunicaciones que por su facilidad para las transmisiones en distancias cortas, mínimo tamaño y escaso peso, lo que garantiza una gran manejabilidad, se han convertido de uso común en múltiples operaciones y maniobras diarias en todo tipo de trabajos.