

REPERTORIO DELLE QUALIFICAZIONI PROFESSIONALI DELLA REGIONE CAMPANIA

| SETTORE ECONOMICO PROFESSIONALE¹ | |
|--|--|
| <i>Trasporti e Logistica</i> | |
| Processo | Trasporto di persone e merci con mezzi navali |
| Sequenza di processo | Trasporto di persone e merci con mezzi navali |
| Area di Attività | ADA.13.108.323 Gestione di navi per il trasporto di passeggeri/merci in mare e vie navigabili interne ADA.13.108.324 Gestione della navigazione e delle procedure di safety a bordo nave ADA.13.108.327 Esecuzione delle attività operative di supporto a bordo nave |
| Qualificazione regionale | TECNICO ESPERTO AGGIUNTO AL COMANDO DI NAVI PASSEGGERI (COMANDANTE IN SECONDA) |
| Referenziazioni della qualificazione | Nomenclatura delle unità Professionali (NUP/CP ISTAT 2006): 3.1.3.1.1 - Comandanti navali Nomenclatura delle unità Professionali (NUP/CP ISTAT 2011): 3.1.6.1.1 – Comandanti navali - capitano di lungo corso - capitano superiore di lungo corso - comandante di nave mercantile |
| | Classificazione delle attività economiche (ATECO 2007/ISTAT): 50.10 Trasporto marittimo e costiero di passeggeri. |
| Livello EQF | 5 |
| Descrizione sintetica della qualificazione e delle attività | Il Tecnico esperto aggiunto al comando di navi passeggeri - Comandante in seconda è l'ufficiale di grado immediatamente inferiore a quello del comandante. Fermo restando che, a seguito dell'abilitazione conseguita, dovrà essere in grado di svolgere le seguenti funzioni: coadiuvare il Comandante nella responsabilità finale della sicurezza (safety e security) della nave, dei passeggeri, dell'equipaggio e della protezione dell'ambiente marino contro l'inquinamento da parte della nave (STCW sez. AII/2.3), nonché essere pronto a sostituire il Comandante in caso di necessità. |

¹ Rif. Accordo Stato-Regioni del 27 luglio 2011

STANDARD DELLE COMPETENZE TECNICO-PROFESSIONALI CARATTERIZZANTI LA QUALIFICAZIONE

| COMPETENZA N. 1 - Titolo | |
|---|--|
| <p>Sostituire il Comandante nella direzione della navigazione pianificando la traversata; determinando la posizione e la precisione del risultante punto nave ottenuto con qualsiasi mezzo, determinando e compensando gli errori della bussola; coordinando le operazioni di ricerca e soccorso; stabilendo le disposizioni e le procedure per la tenuta della guardia; mantenendo una navigazione sicura attraverso l'uso delle informazioni fornite dalle apparecchiature di navigazione e dai sistemi per assistere il comando nella presa delle decisioni; prevedendo le condizioni meteorologiche ed oceanografiche con l'ausilio delle informazioni ricevute; rispondendo alle emergenze della navigazione; manovrando e governando la nave in ogni condizione; utilizzando i comandi a distanza dell'impianto di propulsione, gli impianti di macchina e servizi</p> | |
| Risultato atteso | |
| Direzione della navigazione | |
| Abilità | Conoscenze |
| <ul style="list-style-type: none"> • Pianificare il viaggio e la navigazione in tutte le condizioni con metodi accettabili di tracciamento delle rotte oceaniche • Rapportare secondo principi generali del sistema di reporting delle navi e delle procedure VTS • Usare le carte appropriate, avvisi ai naviganti e altre pubblicazioni per valutare la precisione del punto nave risultante • Usare i moderni ausili per la navigazione elettronica, con specifica conoscenza dei loro principi di funzionamento, limiti, fonti degli errori, individuazione della incorretta rappresentazione delle informazioni e metodi di correzione per ottenere un punto nave preciso • Determinare e compensare gli errori delle bussole magnetiche e giro • Applicare le procedure contenute nel IMO International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (Manuale Internazionale IMO per la Ricerca e Soccorso Aeronautica e Marittima) • Stimare gli errori sistematici e gli aspetti operativi dei sistemi di navigazione • Valutare le informazioni di navigazione provenienti da tutte le fonti, incluso il radar e l'ARPA, in modo da fare e adottare le decisioni del comando per evitare le collisioni e per la direzione della sicura navigazione della nave • Gestire l'approvvigionamento, licenza e aggiornamento dei dati della carta e del sistema | <ul style="list-style-type: none"> • Tecniche di pianificazione viaggio e navigazione in tutte le condizioni con metodi accettabili di tracciamento delle rotte oceaniche, considerando: acque ristrette, condizioni meteorologiche, ghiaccio, visibilità ridotta, schemi di separazione traffico, aree con servizio traffico per le navi (VTS), aree di ampi effetti di marea • Disposizioni generali sull'istadamento delle navi • Principi generali per Ships Reporting Systems e procedure VTS • Determinazione della posizione in tutte le condizioni: con osservazioni astronomiche, con osservazioni terrestri, includendo la • Principi delle bussole magnetiche e giro • I sistemi sotto il controllo della girobussola madre e la conoscenza del funzionamento e cura dei principali tipi di girobussole • Contenuto, applicazione e scopo del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come emendato • Contenuto, applicazione e scopo dei principi da osservare nella tenuta di una guardia di navigazione • Tecniche di pianificazione del pilotaggio strumentale (blind pilotage) • La correlazione e l'uso ottimale di tutti i dati di navigazione disponibili per la condotta della navigazione • Tecniche di gestione delle procedure operative, archivi (files) di sistemi e dati • Tipologie di caratteristiche dei vari sistemi me- |

software per conformarsi alle procedure stabilite.

- Aggiornare il sistema e delle informazioni e la versione del sistema ECDIS in conformità con lo sviluppo del prodotto da parte del venditore
- creare e gestire la configurazione del sistema, i files di supporto (back up files), i files di registro, secondo le procedure stabilite
- Creare e gestire archivi di rotte pianificate in conformità con procedure stabilite
- Usare un giornale (log book) ECDIS e saper riportare la storia delle funzioni per l'ispezione del sistema funzioni, regolazione allarmi e le risposte dell'utente
- Usare la funzionalità di riproduzione (play back) per la revisione della traversata, la pianificazione della rotta e la revisione del sistema funzioni
- Comprendere e interpretare una carta sinottica e prevedere il tempo in zona, tenendo in considerazione le locali condizioni meteo e le informazioni ricevute via fax
- Calcolare le condizioni delle maree
- usare tutte le idonee pubblicazioni nautiche sulle maree e le correnti
- far rigalleggiare una nave incagliata con o senza assistenza
- Identificare le azioni da effettuare se una collisione è imminente e a seguito di una collisione o una menomazione dell'integrità stagna dello scafo per una qualsiasi causa
- Valutare il controllo danni
- Realizzare la manovra quando la nave si avvicina alla stazione di pilotaggio e durante l'imbarco e sbarco dei piloti, con la dovuta attenzione alle condizioni del tempo, le maree, l'abbrivo e le distanze di arresto
- Governare la nave nei fiumi, estuari ed acque ristrette, tenendo presente gli effetti della corrente, del vento e delle acque ristrette sulla risposta del timone
- Applicare le tecniche del rateo costante dell'accostata.
- Manovrare su bassi fondali, incluso la diminuzione di acqua sotto la chiglia dovuta all'effetto dello squat, del rollio e del beccheggio
- Usare i sistemi di propulsione e manovra
- Scegliere la tipologia di ancoraggio: ancoraggio con una o due ancore in ancoraggi ristretti e fattori riguardanti la lunghezza da usare per

teorologici, incluso i sistemi di rotazione dei cicloni e come evitare l'occhio del ciclone e i quadranti pericolosi

- Teorie del sistema delle correnti oceaniche
- Tipologie di precauzioni quando si arena una nave e azioni da effettuare in caso di incaglio imminente e dopo l'incaglio.
- Tecniche per il governo di emergenza: le attrezzature per il rimorchio di emergenza e la procedura di rimorchio
- Tecniche di interazione tra navi transitanti, tra la propria nave e le sponde (effetto canale), tra nave e rimorchiatore per l'ormeggio e disormeggio in varie situazioni di vento, marea, corrente, con o senza rimorchiatore
- Metodi per prendere a bordo dei naufraghi da un battello di emergenza (rescue boat) o da un mezzo di salvataggio
- L'importanza di navigare a velocità ridotta per evitare i danni causati dagli effetti dell'onda di prua e di poppa della propria nave
- Misure pratiche da prendere quando si naviga nel o vicino al ghiaccio o in condizioni dell'accumulo di ghiaccio a bordo
- Principi operativi degli impianti di propulsione
- Macchinari ausiliari di bordo
- Conoscenza generale dei termini tecnici nautici

| | |
|--|--|
| <p>la catena dell'ancora</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestire il governo della nave con cattivo tempo, incluso l'assistenza a una nave o aereo in pericolo • Ridurre lo scarroccio e uso dell'olio • Determinare le caratteristiche di manovrabilità e di propulsione dei tipi comuni di nave • Usare le tecniche di manovra in vicinanza delle zone di separazione del traffico e nelle aree coperte dal servizio di controllo traffico (VTS) | |
|--|--|

Indicazioni per la valutazione delle competenze

| Titolo competenza e Risultato atteso | Oggetto di osservazione | Indicatori |
|---|---|--|
| <p>Sostituire il Comandante nella direzione della navigazione pianificando la traversata; determinando la posizione e la precisione del risultante punto nave ottenuto con qualsiasi mezzo, determinando e compensando gli errori della bussola; coordinando le operazioni di ricerca e soccorso; stabilendo le disposizioni e le procedure per la tenuta della guardia; mantenendo una navigazione sicura attraverso l'uso delle informazioni fornite dalle apparecchiature di navigazione e dai sistemi per assistere il comando nella presa delle decisioni; prevedendo le condizioni meteorologiche ed oceanografiche con l'ausilio delle informazioni ricevute; rispondendo alle emergenze della navigazione; manovrando e governando la nave in ogni condizione; utilizzando i comandi a distanza dell'impianto di propulsione, gli impianti di macchina e servizi</p> <p>Direzione della navigazione</p> | <p>Le operazioni e le procedure necessarie alla direzione della nave: dalla pianificazione del viaggio, alla determinazione della posizione, alle prevenzioni adottate per il soccorso e una navigazione sicura, all'utilizzo di apparecchiature di navigazione, ecc.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • L'attrezzatura, le carte e pubblicazioni nautiche richieste per il viaggio sono elencate e appropriate per la sicura condotta del viaggio • Le ragioni per la rotta pianificata sono supportate da fatti e dati statistici ottenuti da fonti e pubblicazioni pertinenti • I calcoli delle posizioni, rotte, distanze e tempi sono corretti entro standards accettabili di precisione per l'apparecchiatura di navigazione. • Tutti i potenziali rischi per la navigazione sono accuratamente identificati • Il metodo principale scelto per la determinazione della posizione della nave è il più appropriato per le prevalenti circostanze e condizioni • Il punto ottenuto con osservazioni astronomiche è entro i limiti accettabili dei livelli di precisione • Il punto ottenuto con osservazioni terrestri è entro i limiti accettabili dei livelli di precisione • L'accuratezza del punto risultante è correttamente valutata • Il punto ottenuto dall'uso degli ausili per la navigazione elettronica è entro la precisione standard dei sistemi in uso. I possibili errori influenzanti la precisione della posizione risultante sono dichiarati e i metodi per minimizzare gli effetti degli errori sistematici sulla posi- |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>zione risultante sono applicati correttamente</p> <ul style="list-style-type: none">• Il metodo e la frequenza dei controlli degli errori delle bussole magnetiche e giro garantisce l'accuratezza delle informazioni• Il piano per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso è conforme con gli standard e le linee guida internazionali• Sono stabilite comunicazioni radio e le corrette procedure di comunicazione sono seguite in tutti gli stadi delle operazioni di ricerca e soccorso• Le disposizioni e le procedure per la tenuta della guardia sono stabilite e mantenute in conformità con le regole e linee guida internazionali così da garantire la sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e la sicurezza della nave e delle persone a bordo• Informazioni ottenute da apparecchiature e sistemi di navigazione sono correttamente interpretate e analizzate, prendendo in considerazione le limitazioni delle apparecchiature e le prevalenti circostanze e condizioni.• Azione presa per evitare un incontro ravvicinato o collisione con una altra nave in conformità con il Regolamento per prevenire gli abbordi in mare. 1972, come emendato• Le procedure operative per l'uso dell'ECDIS sono stabilite, applicate e monitorate• Azioni intraprese per il ridurre il rischio alla sicurezza della navigazione• Le possibili condizioni meteorologiche previste per un determinato periodo sono basate su tutte le informazioni disponibili.• I provvedimenti presi per mantenere la sicurezza della navigazione riducono ogni rischio per la sicurezza della nave• Le ragioni per l'azione prevista sono supportati da dati statistici e osservazioni delle condizioni meteo |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>esistenti</p> <ul style="list-style-type: none">• Il tipo e la gravità (scale) di ogni problema è prontamente identificata, le decisioni e le azioni riducono gli effetti di qualsiasi malfunzionamento degli impianti di bordo• Le comunicazioni sono efficaci e conformi alle procedure stabilite• Le decisioni e le azioni massimizzano la sicurezza delle persone a bordo• Tutte le decisioni riguardanti l'ormeggio e l'ancoraggio sono basate su una corretta valutazione delle caratteristiche della manovrabilità e della propulsione della nave e delle forze previste mentre si ormeggia alla banchina o si rimane all'ancora.• Quando in navigazione, viene fatta una completa valutazione dei possibili effetti dei bassi fondali e delle acque ristrette, del ghiaccio, delle sponde, delle condizioni della marea, passaggio di navi e dell'effetto dell'onda di prua e di poppa causata dalla propria nave, in modo che la nave possa essere manovrata in sicurezza nelle varie condizioni di carico e atmosferiche• L'impianto, il macchinario ausiliario e le• apparecchiature sono azionate secondo le specifiche tecniche e entro i limiti di sicurezza di funzionamento in ogni momento |
|--|--|--|

COMPETENZA N. 2 - Titolo

Sostituire il Comandante nella direzione dell'operatività della nave e la cura delle persone a bordo curando il controllo dell'assetto, della stabilità e degli sforzi della nave sorvegliando e controllando la conformità con i requisiti legislativi e le misure per garantire la sicurezza della vita in mare, la security e la protezione dell'ambiente marino; mantenendo la sicurezza (safety e security) dell'equipaggio e dei passeggeri mantenendo le condizioni di funzionamento dei mezzi di salvataggio e di antincendio e degli altri sistemi di Sicurezza e assicurandosi che vengano applicate tutte le prescrizioni previste; sviluppando i piani di emergenza e controllo danni e gestire le situazioni di emergenza; applicando il Piano di protezione (security) della nave e laddove nominato dall'armatore, svolge le funzioni di SSO; gestendo le risorse umane di bordo, utilizzando adeguate tecniche e comportamenti per il comando (leadership)

| Risultato atteso | |
|--|--|
| Direzione dell'operatività della nave e cura delle persone a bordo | |
| Abilità | Conoscenze |
| <ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio e valutazione della stabilità della nave ed applicare le relative procedure previste dall'IMO • Decidere le contromisure da prendere in caso di incidente e del conseguente allagamento di un compartimento • Applicare la legislazione marittima, relativa alle misure per garantire la sicurezza in mare, la security e la protezione dell'ambiente, in accordo alle convenzioni internazionali • Decidere le azioni da intraprendere per limitare i danni e salvare la nave a seguito di incendio, esplosione, collisione o incaglio • Applicare le tecniche per la gestione e l'addestramento del personale di bordo, utilizzando le tecniche appropriate ed analizzando le situazioni di rischio • Applicare le tecniche di comando per la gestione delle risorse umane in modo da evitare conflitti tra le risorse • Identificare azioni da intraprendere per proteggere e salvaguardare tutte le persone a bordo durante le emergenze • Identificare azioni per limitare i danni e salvare la nave a seguito di incendio, esplosione, collisione o incaglio • Preparare i piani di intervento per fronteggiare le emergenze • Applicare le tecniche di gestione dei compiti e del carico di lavoro, includendo la programmazione e il coordinamento, gli incarichi al personale, le restrizioni di tempo e di risorse, le priorità • Applicare efficacemente la gestione delle risorse, assegnando compiti e priorità, utilizzando tecniche di comunicazione efficace a terra e a bordo e tecniche di assertività e comando, mantenendo alta la motivazione • Ottenere e mantenere la consapevolezza della situazione | <ul style="list-style-type: none"> • Principi fondamentali della costruzione della nave, le teorie e i fattori che influiscono sull'assetto e la stabilità e le misure necessarie per preservare l'assetto e la stabilità • Gli effetti sull'assetto e stabilità della nave nel caso di danno e conseguente allagamento di un compartimento e contromisure da prendere • Raccomandazioni IMO relative alla stabilità della nave • La legge marittima internazionale incorporata negli accordi e convenzioni internazionali. • Tipologie di certificati ed altri documenti richiesti da tenere a bordo delle navi secondo le convenzioni internazionali, come possono essere ottenuti e il loro periodo di validità legale • Responsabilità previste dai pertinenti requisiti della Convenzione Internazionale sul Bordo Libero, 1966, come emendata • Responsabilità previste dai pertinenti requisiti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare, 1974 come emendata • Responsabilità secondo la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, come emendata • Dichiarazione marittima di sanità e i requisiti del Regolamento Internazionale di Sanità • Responsabilità secondo gli strumenti internazionali influenzanti la sicurezza dei passeggeri, equipaggio e carico • Metodi e ausili per prevenire l'inquinamento dell'ambiente marino causato dalle navi • Conoscenza della legislazione nazionale per l'applicazione degli accordi e convenzioni internazionali • Regole relative ai dispositivi (appliances) di salvataggio (Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita umana in Mare) • Metodi di organizzazione delle esercitazioni antincendio e abbandono nave • Il mantenimento delle condizioni operative dei mezzi di salvataggio, antincendio e gli altri sistemi di sicurezza • Principi di costruzione della nave, incluso il controllo danni • Tecniche di gestione e addestramento del per- |



Unione Europea



REGIONE CAMPANIA

| | |
|--|---|
| | <p>sonale di bordo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tipologie di convenzioni marittime e raccomandazioni internazionali e la legislazione nazionale • Tecniche di gestione delle risorse e di comando |
|--|---|

Indicazioni per la valutazione delle competenze

| Titolo competenza e Risultato atteso | Oggetto di osservazione | Indicatori |
|---|--|---|
| <p>Sostituire il Comandante nella direzione dell'operatività della nave e la cura delle persone a bordo curando il controllo dell'assetto, della stabilità e degli sforzi della nave sorvegliando e controllando la conformità con i requisiti legislativi e le misure per garantire la sicurezza della vita in mare, la security e la protezione dell'ambiente marino; mantenendo la sicurezza (safety e security) dell'equipaggio e dei passeggeri mantenendo le condizioni di funzionamento dei mezzi di salvataggio e di antincendio e degli altri sistemi di Sicurezza e assicurandosi che vengano applicate tutte le prescrizioni previste; sviluppando i piani di emergenza e controllo danni e gestire le situazioni di emergenza; applicando il Piano di protezione (security) della nave e laddove nominato dall'armatore, svolge le funzioni di SSO; gestendo le risorse umane di bordo, utilizzando adeguate tecniche e comportamenti per il comando (leadership)</p> <p>Direzione dell'operatività della nave e cura delle persone a bordo</p> | <p>Le operazioni di controllo dell'assetto, della stabilità e degli sforzi della nave, di monitoraggio e controllo della la conformità con i requisiti legislativi e le misure per garantire la sicurezza della vita in mare, la security e la protezione dell'ambiente marino; mantenendo la sicurezza (safety) e protezione (security) della nave, dell'equipaggio, dei passeggeri e le condizioni di funzionamento dei mezzi di salvataggio e della lotta antincendio e degli altri sistemi di sicurezza; di sviluppo dei piani di emergenza, controllo danni e di gestione delle situazioni di emergenza; gestendo le risorse a bordo nave</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Le procedure per il monitoraggio delle operazioni e la manutenzione sono conformi con i requisiti legislativi • La potenziale non conformità è prontamente e pienamente identificata • Il rinnovo pianificato e l'estensione dei certificati garantisce la continua validità delle voci controllate e delle attrezzature • Le procedure per il monitoraggio dei sistemi di individuazione dell'incendio e di sicurezza (safety) garantiscono che tutti gli allarmi sono prontamente individuati e funzionano secondo le procedure di emergenza stabilite • Le procedure di emergenza sono conformi ai piani stabiliti per le situazioni di emergenza • L'equipaggio ha mansioni assegnate ed è informato sui previsti standard di lavoro e comportamento in una maniera appropriata agli individui interessati • Gli obiettivi dell'addestramento e delle attività sono basati su una valutazione della competenza attuale, capacità e requisiti operativi. • Le operazioni sono spiegate per essere conformi alle regole applicabili • Le operazioni sono programmate e le risorse rese disponibili come necessario, nella corretta priorità, per svolgere i compiti necessari • Le comunicazioni date e ricevute sono chiare e non ambigue. • Sono spiegati i comportamenti di un comando (leadership) efficace • I membri necessari (o) della squa- |



| | | |
|--|--|---|
| | | dra condividono una precisa comprensione dello stato attuale, previsto e operativo della nave e dell'ambiente esterno |
|--|--|---|