

QUADERNO DI ADDESTRAMENTO A BORDO

CORSO LIVELLO DIRETTIVO UFFICIALI DI COPERTA

(Riferimento ART. 2 D.D. 4 dicembre 2013)

Cognome e nome.....

Indirizzo di casa.....

.....

.....

.....

Data di inizio addestramento.....

IL COMANDANTE DELLA NAVE

.....

IL PRESENTE QUADERNO SI COMPONE DI NR. ____ PAGINE, TIMBRATE
(TIMBRO NAVE) E FIRMATE DAL COMANDANTE DELL'UNITA'

QUADERNO DI ADDESTRAMENTO A BORDO PER UFFICIALI DI COPERTA CORSO LIVELLO DIRETTIVO

INTRODUZIONE

Con il Decreto dirigenziale 4 dicembre 2013, sono stati disciplinati i corsi di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli Ufficiali di coperta e di macchina. Con circolare di serie sono, invece, state emanate norme di dettaglio per lo svolgimento dei corsi.

Al fine di consentire una migliore organizzazione dei corsi e di garantire all'Ufficiale frequentatore una giusta relazione tra l'attività lavorativa, la vita privata e la frequenza dei corsi, gli stessi sono stati suddivisi in moduli che prevedono la possibilità di svolgere una parte di addestramento a bordo della nave sulla quale l'ufficiale si trova imbarcato.

Il presente Quaderno consente, quindi, di registrare l'avvenuta acquisizione di tutte le competenze previste dalla Convenzione STCW per quanto concerne le funzioni di livello direttivo degli ufficiali di coperta individuate nel programma del corso.

Si raccomanda la corretta compilazione del Quaderno e, soprattutto, l'esatta impostazione degli allegati tecnici richiesti per singola attività unitamente alla relazione finale in quanto propedeutica all'iscrizione al corso presso gli istituti autorizzati dall'Amministrazione. I compiti (tasks) riportati in questo libretto di addestramento sono stati progettati per aiutare a garantire che gli addestrati soddisfino i requisiti per la certificazione definiti dalle competenze STCW e che, per quanto possibile, gli ufficiali tutor che supervisionano il loro addestramento usino la valutazione riportata nella Tavola A-II/2 del Codice STCW. I compiti, comunque, sono stati organizzati tenendo presente le attività di bordo, per garantire che gli addestrati facciano il migliore uso del loro periodo d'imbarco e per aiutare gli ufficiali tutor ad effettuare una valutazione oggettiva sulla loro effettiva competenza.

SOMMARIO

SEZIONE 1 GUIDA ALLA COMPILAZIONE

SEZIONE 2 REGISTRAZIONE DEI PERIODI D'IMBARCO IN ADDESTRAMENTO

2.1 Analisi del percorso addestrativo da parte del tutor designato per l'addestramento

2.2 Elenco delle pubblicazioni, video o programma di studio basato sul computer, simulatori, macchine di calcolo, utilizzati.

SEZIONE 3 COMPITI E COMPETENZE ACQUISITE

3.1 Esempio di come compilare l'elenco dei compiti e delle competenze acquisite

SEZIONE 4 REGISTRAZIONE DELL' ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE

SEZIONE 5 SCHEDE PER RELAZIONE

SEZIONE 1 GUIDA ALLA COMPILAZIONE

ALL'ATTENZIONE DELL' UFFICIALE IN ADDESTRAMENTO E DEI TUTOR

Lo scopo di questo Quaderno di addestramento è quello di dare evidenza oggettiva dell' avvenuto addestramento a bordo, che completa e integra i vari moduli formativi che l'ufficiale dovrà frequentare presso gli istituti autorizzati dall' Amministrazione.

E' pertanto importante che questa guida sia seguita attentamente.

È essenziale che questo quaderno sia utilizzato e compilato in maniera corretta e corredato dei previsti elaborati. Esso deve essere soggetto ad un attento esame da parte del Tutor e del Comandante della nave sulle quali l'ufficiale presterà servizio.

Il presente Quaderno potrà essere compilato dall'ufficiale in addestramento in formato elettronico mediante la compilazione degli stampati scaricabili dal sito <http://www.guardiacostiera.it/servizi/circnazdetails.cfm?serie=Formazione>. Alla fine del periodo d'imbarco gli elaborati compilati in ogni sua parte dovranno essere stampati (sarà cura dell'ufficiale numerare le pagine) e sottoscritti dal Tutor. Il quaderno dovrà essere supportato da una relazione che comprovi l'effettivo addestramento eseguito, corredata da esercizi/calcoli effettuati, stralcio delle norme applicate/studiate, descrizione degli impianti di bordo utilizzati, manovre effettuate e quant'altro necessario a garantire l'evidenza oggettiva delle attività svolte, collazionando le Schede in Sezione 5. Anche la relazione dovrà essere sottoscritta dal Tutor.

Sarà cura dell'Ufficiale in addestramento rilegare tali stampati unitamente alla relazione e agli elaborati tecnici, in forma di quaderno che dovrà essere timbrato e siglato in ogni sua pagina dal Comandante della nave.

Si raccomanda la corretta compilazione delle Schede in Sezione 5 nella quale ogni singola attività, oltre agli elaborati tecnici da allegare, dovrà essere preceduta da un inquadramento normativo relativo all' attività stessa (stralcio norma naz.le/Int.le, procedura ISM, procedure derivanti da altri manuali di bordo quali ad esempio il S.o.p.e.p, il manuale di sicurezza sul lavoro a bordo ex DLgs 271/1999, etc.).

Il quaderno, compilato per tutte le attività previste dai moduli, dovrà essere presentato dall' Ufficiale tirocinante all' esame finale a conclusione dell' ultimo modulo svolto a terra.

SEZIONE 2 REGISTRAZIONE DEI PERIODI D'IMBARCO IN ADDESTRAMENTO

Nome nave e tipologia	Numero IMO	Viaggi effettuati		Durata dei viaggi	
		da	a	Mesi	Giorni
			Totale periodo imbarco		

SEZIONE 3 COMPITI E COMPETENZE ACQUISITE

La competenza evidenziata **in blue** (in questo caso “Determina e compensa gli errori della bussola, ecc.”) nonché le relative “sotto-competenze” riportate nella parte sinistra delle tavole seguenti sono tratte direttamente dal testo del Codice STCW.

Nella parte destra delle tavole, accanto ad ogni “macro-competenza”, è riportato il criterio per la valutazione dell’ apprendimento da parte dell’ ufficiale in addestramento.

L’ufficiale in addestramento, laddove è previsto il tirocinio a bordo, dovrà dimostrare di aver appreso ogni competenza.

Nel campo “Riferimento alla scheda riportata nella Relazione Tecnica allegata” dovrà essere riportato il riferimento all’eventuale scheda allegata alla relazione tecnica.

Ogni punto completato durante l’addestramento a bordo dovrà essere firmato, con la data dell’avvenuto accertamento della competenza acquisita, dall’ ufficiale tutor nell’apposto spazio previsto.

3.1 ESEMPIO DI COME COMPILARE L’ELENCO DEI COMPITI E DELLE COMPETENZE ACQUISITE

Competenza		Criteri per la valutazione			
1.3	Determina e compensa gli errori della bussola	<i>Il metodo e la frequenza dei controlli degli errori delle bussole magnetiche e giro garantisce l’accuratezza delle informazioni</i>			
		Addestramento a terra (ore)	Addestramento a bordo (ore)	Compito completato Ufficiale tutor supervisore (Firma/Data)	Riferimento all’ eventuale scheda compilata e riportata nella Relazione tecnica allegata al Quaderno
.1	Capacità di determinare e compensare gli errori delle bussole magnetiche e giro	5	5	<i>Paolo Rossi 20/11/2014</i>	<i>Vedi scheda n. 1</i>

SEZIONE 4 REGISTRAZIONE DELL' ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE

FUNZIONE 1 - NAVIGAZIONE A LIVELLO DIRETTIVO

Competenza		Criteri per la valutazione			
1.1	Pianifica e dirige la navigazione	<p><i>L'attrezzatura, le carte e pubblicazioni nautiche richieste per il viaggio sono elencate e appropriate per la sicura condotta del viaggio</i></p> <p><i>Le ragioni per la rotta pianificata sono supportate da fatti e dati statistici ottenuti da fonti e pubblicazioni pertinenti</i></p> <p><i>I calcoli delle posizioni, rotte, distanze e tempi sono corretti entro standards accettabili di precisione per l'apparecchiature di navigazione.</i></p> <p><i>Tutti i potenziali rischi per la navigazione sono accuratamente identificati</i></p>			
		Addestramento a terra (ore)	Addestramento a bordo (ore)	Compito completato Ufficiale tutor supervisore (Firma/Data)	Riferimento all' eventuale scheda compilata e riportata nella Relazione tecnica allegata al Quaderno
.1	Pianificazione del viaggio e della navigazione in tutte le condizioni con metodi accettabili di tracciamento delle rotte oceaniche, prendendo in considerazione: .1 acque ristrette .2 condizioni meteorologiche .3 ghiaccio .4 visibilità ridotta .5 schemi di separazione traffico .6 aree con servizio traffico per le navi (VTS) .7 aree di ampi effetti di marea	15	5		
.2	Instradamento secondo i General Provisions on Ship's Routeing (Disposizioni generali sull'istradamento delle navi)				
.3	Rapportare secondo principi generali per i sistema di reportazione delle navi e le procedure VTS (General principles for Ships Reporting Systems and with VTS procedures)				
1.2	Determina la posizione e la precisione del risultante punto nave ottenuto con	<p><i>Il metodo principale scelto per la determinazione della posizione della nave è il più appropriato per le prevalenti circostanze e condizioni</i></p>			

	qualsiasi mezzo				<p><i>Il punto ottenuto con osservazioni astronomiche è entro i limiti accettabili dei livelli di precisione</i></p> <p><i>Il punto ottenuto con osservazioni terrestri è entro i limiti accettabili dei livelli di precisione</i></p> <p><i>L'accuratezza del punto risultante è correttamente valutata</i></p> <p><i>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 posizione risultante sono applicati correttamente</i></p>
.1	Determinazione della posizione in tutte le condizioni: con osservazioni astronomiche	//	15		
.2	con osservazioni terrestri, includendo la capacità di usare le carte appropriate, avvisi ai naviganti e altre pubblicazioni per valutare la precisione del punto nave risultante	//	15		
.3	usando 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	10	//	N.A.	N.A.
1.3	Determina e compensa gli errori della bussola				<p><i>Il metodo e la frequenza dei controlli degli errori delle bussole magnetiche e giro garantisce l'accuratezza delle informazioni</i></p>
.1	Capacità di determinare e compensare gli errori delle bussole magnetiche e giro				
.2	Conoscenza dei principi delle bussole magnetiche e giro	5	5		
.3	Conoscenza dei sistemi sotto il controllo della girobussola madre e la conoscenza del funzionamento e cura dei principali tipi di girobussole				
1.4	Stabilisce le disposizioni e le procedure per la tenuta della guardia				<p><i>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</i></p>
.1	Completa conoscenza del contenuto, applicazione e scopo del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come emendato	10	//	N.A.	N.A.

.2	Completa conoscenza del contenuto, applicazione e scopo dei principi da osservare nella tenuta di una guardia di navigazione			N.A.	N.A.
1.5	Prevede le condizioni metereologiche ed oceanografiche			<i>Sono determinati gli errori della bussola magnetica e della girobussola e correttamente applicati alle rotte ed ai rilevamenti</i>	
.1	Circolazione generale atmosferica e circolazione negli oceani	20	//	N.A.	N.A.
.2	Sistemi del tempo				
.3	Carte sinottiche e previsioni meteo				
.4	Condotta della navigazione in presenza di cicloni tropicali				
.5	Varie tipologie di ghiacci e condotta della navigazione in presenza di ghiaccio				
1.6	Risponde alle emergenze della navigazione			<i>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</i>	
.1	Azioni da adottare in caso di arenamento	5	//	N.A.	N.A.
.2	Azioni da adottare in caso di incaglio imminente e dopo l'incaglio				
.3	Far rigalleggiare una nave incagliata con o senza assistenza				
.4	Azioni da adottare in caso di una collisione imminente e a seguito di una collisione o di una menomazione dell'integrità stagna dello scafo per una qualsiasi causa				
.5	Valutazione dei danni rilevati				
.6	Governo della nave in emergenza				
.7	Attrezzature per il rimorchio della nave e relative procedure				
1.7	Manovra e governa la nave in ogni condizione			<i>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</i>	

				<i>poppa causata dalla propria nave, in modo che la nave possa essere manovrata in sicurezza nelle varie condizioni di carico e atmosferiche</i>	
.1	Manovra e governa una nave in tutte le condizioni, incluso: Manovra quando 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	//	2		
.2	governa la nave nei fiumi, estuari ed acque ristrette, tenendo presente gli effetti della corrente, del vento e delle acque ristrette sulla risposta del timone	1	//	N.A.	N.A.
.3	applicazione delle tecniche del rateo costante dell'accostata.	1	//	N.A.	N.A.
.4	manovra su bassi fondali, incluso la diminuzione di acqua sotto la chiglia dovuta all'effetto dello squat, del rollio e del beccheggio	1	//	N.A.	N.A.
.5	interazione tra navi transanti e tra la propria nave e le sponde (effetto canale)	1	//	N.A.	N.A.
.6	ormeggio e disormeggio in varie situazioni di vento, marea, corrente, con o senza rimorchiatore	1	1		
.7	interazione tra nave e rimorchiatore	1	1		
.8	uso dei sistemi di propulsione e manovra	1	1		
.9	scelta dell'ancoraggio; ancoraggio con una o due ancore in ancoraggi ristretti e fattori riguardanti la lunghezza da usare per la catena dell'ancora	1	1		
.10	ancora che ara, liberare un'ancora incattivata	1	//	N.A.	N.A.
.11	bacino di carenaggio sia con che senza danni	1	//	N.A.	N.A.
.12	gestione e governo della nave con cattivo tempo, incluso l'assistenza a una nave o aereo in pericolo; operazioni di rimorchio; sistemi per evitare che una nave che non governa si	1	//	N.A.	N.A.

	traversi; riduzione dello scarroccio e uso dell'olio				
.13	metodi per prendere a bordo dei naufraghi da un battello di emergenza (rescue boat) o da un mezzo di salvataggio	//	1		
.14	capacità di determinare le caratteristiche di manovrabilità e di propulsione dei tipi comuni di nave con speciale riguardo alle distanze di arresto, le curve di evoluzione ai vari pescaggi e velocità	1	//	N.A.	N.A.
.15	importanza di navigare a velocità ridotta per evitare i danni causati dagli effetti dell'onda di prua e di poppa della propria nave	1	//	N.A.	N.A.
.16	misure pratiche da prendere quando si naviga nel o vicino al ghiaccio o in condizioni dell'accumulo di ghiaccio a bordo	1	//	N.A.	N.A.
.17	18 uso delle, manovra nelle o in vicinanza delle zone di separazione del traffico e nelle aree coperte dal servizio di controllo traffico (VTS)	//	1		
1.8	Utilizza i comandi a distanza dell'impianto di propulsione, gli impianti di macchina e servizi	<i>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</i>			
.1	Gli impianti marini di propulsione	25	//	N.A.	N.A.
.2	Gli impianti ausiliari di bordo				
.3	Conoscenza generale del settore macchine: 1.Conoscenza della terminologia e gestione dei consumi fuel 2.Precauzioni necessarie per la tenuta della guardia in macchina in normali condizioni di sicurezza e le operazioni UMS				
TOTALE ORE FUNZIONE 1		102	58		

FUNZIONE 2 – MANEGGIO E STIVAGGIO DEL CARICO A LIVELLO DIRETTIVO

Competenza		Criteri per la valutazione			
2.1	Pianifica e garantisce il sicuro imbarco, stivaggio, rizzaggio, cura durante il viaggio e lo sbarco del carico	<p><i>Variazioni impreviste o non accettabili delle condizioni o specifiche del carico sono immediatamente rilevate e vengono presi immediati provvedimenti finalizzati alla sicurezza della nave e di quelli a bordo</i></p> <p><i>Le operazioni di caricazione sono pianificate ed eseguite in conformità con le procedure stabilite e i requisiti legislativi</i></p> <p><i>Lo stivaggio e il rizzaggio dei carichi garantiscono che le condizioni di stabilità e degli sforzi rimangono entro i limiti di sicurezza in ogni momento durante tutto il viaggio</i></p>			
		Addestramento a terra (ore)	Addestramento a bordo (ore)	Compito completato Ufficiale tutor supervisore (Firma/Data)	Riferimento all' eventuale scheda compilata e riportata nella Relazione tecnica allegata al Quaderno
.1	Applicazione delle regole internazionali, dei codici e degli standard riguardanti il maneggio, lo stivaggio, il trasporto dei carichi in sicurezza;	2	2		
.2	Effetti sulla stabilità, sull'assetto, sulle sollecitazioni, e sul pescaggio delle operazioni relative al carico	2	2		
.3	Uso pratico della documentazione e apparecchiature presenti a bordo per la risoluzione dei problemi legati alle operazioni relative al carico: <ol style="list-style-type: none"> 1. Calcolo degli sforzi, momento flettente e momento torsionale; 2. Disposizioni in materia di bordo libero e linee di massimo carico; 3. Uso del sistema automatico raccolta dati ADB; 4. Conoscenza dell'imbarco dei carichi e lo zavorramento in modo da mantenere entro limiti accettabili gli sforzi sullo scafo; 	3	2		
.4	Stivaggio e rizzaggio dei carichi a bordo delle navi, includendo le attrezzature per la movimentazione del carico e l'apparecchiatura per il rizzaggio e la messa in sicurezza del carico:	3	2		

	<ul style="list-style-type: none"> 1. Carichi di legname; 2. Procedure legate alle operazioni di ricevimento del carico a bordo, custodia e consegna del carico al ricevitore; 3. Dispositivi di bordo per la movimentazione del carico; 4. Manutenzione dei mezzi di carico; 5. Manutenzione dei boccaporti. 				
.5	<p>Operazioni di imbarco e sbarco, con speciale riguardo al trasporto di carichi identificati nel Codice per le Pratiche Sicure per lo Stivaggio e il Rizzaggio del Carico</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Carichi con elevato peso specifico; 2. Cura del carico durante il trasporto; 3. Metodi e misure di sicurezza durante le disinfestazione delle stive 	3	2		
.6	<p>Conoscenza generale delle navi cisterna (petroliere, chimichiere e gasiere) e delle relative problematiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Termini e definizioni 2. Applicazione delle disposizioni del codice ISGOTT 3. Operazioni con navi petroliere e norme per prevenire gli abbordi in mare 4. Navi chimichiere 5. Pulizia delle cisterne delle navi chimichiere e norme per prevenire l'inquinamento 6. Navi gasiere 7. Operazioni di carico delle navi gasiere 	4	2		
.7	<p>Conoscenza delle limitazioni operative e strutture delle navi portarinfuse:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. limiti operativi e strutturali delle navi portarinfuse; 2. SOLAS capitolo XII – Misure aggiuntive di sicurezza per le navi portarinfuse 3. Continuous Structural Records per le Navi portarinfuse. 	3	2		
.8	<p>Imbarco, trasporto e scarica delle navi portarinfuse:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Uso della documentazione di bordo relativa alla carica, al trasporto e scarica; 2. Conoscenza del Codice di sicurezza per la carica e la scarica delle navi portarinfuse. 	3	2		
.9	<p>Norme di sicurezza relative alla movimentazione del carico:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Definire procedure per la movimentazione in sicurezza del carico 	4	2		

	ai sensi delle disposizioni applicabili come: - IMDG Code - IMSBC Code - MARPOL 73/78, annex III e V				
.10	Comunicazione efficace e miglioramento dei rapporti di lavoro: 1. Principi basilari per stabilire una comunicazione efficace e migliorare i rapporti di lavoro tra il personale di bordo e i terminalisti	3	2		
2.2	Valuta i difetti e i danni riferiti agli spazi del carico, boccaporto, casse di zavorra e prende le appropriate decisioni	<i>Le valutazioni sono basate su principi accettati, argomenti ben fondati e svolte correttamente. Le decisioni prese sono accettabili, prendendo in considerazione la sicurezza della nave e le condizioni prevalenti</i>			
.1	Conoscenza dei limiti sulla resistenza delle parti costruttive vitali di una nave portarinfuse standard e capacità di interpretare i dati relativi ai momenti flettenti e alle forze di carico.	10	//	N.A.	N.A.
.2	Metodi per evitare gli effetti nocivi sulle navi portarinfuse della corrosione, fatica, e inadeguato maneggio del carico				
2.3	Trasporto di carichi pericolosi	<i>La distribuzione pianificata del carico è basata su informazioni attendibili ed è conforme con le linee guida stabilite e i requisiti legislativi. Le informazioni sui pericoli, rischi e i requisiti speciali sono registrati in un formato adatto per un facile riferimento in caso di incidente</i>			
.1	Normativa internazionale e nazionale sui trasporti dei carichi pericolosi;	10	//	N.A.	N.A.
.2	Trasporto di carichi pericolosi, rischiosi e nocivi; precauzioni durante la carica e la scarica del trasporto: 1. Trasporto dei carichi pericolosi in colli; 2. Carichi solidi alla rinfusa; 3. Trasporto di granaglie - IGC Code				
TOTALE ORE FUNZIONE 2		50	20		

FUNZIONE 3 – CONTROLLO DELL'OPERATIVITA' DELLA NAVE E CURA DELLE PERSONE A LIVELLO DIRETTIVO

Competenza		Criteri per la valutazione			
3.1	Controllo assetto, stabilità e sforzi	<i>Le condizioni di stabilità e degli sforzi sono mantenute, in ogni momento, entro i limiti</i>			
		Addestramento a terra (ore)	Addestramento a bordo (ore)		
.1	Principi fondamentali sulla costruzione delle navi, sull'assetto e la stabilità: 1. Materiali di costruzione; 2. Saldatura; 3. Paratie; 4. Porte a tenuta stagna e porte resistenti alle intemperie; 5. Corrosione e sua prevenzione; 6. Sondaggi e carenaggio 7. Stabilità	50	//	N.A.	N.A.
.2	Effetti sull'assetto e la stabilità in caso di incidente: 1. Influenza sulla stabilità e sull'assetto in caso di allagamento conseguente a incidente; 2. Teorie relative all'assetto e alla stabilità.				
.3	Raccomandazioni IMO in materia di stabilità delle navi e conoscenza delle relative responsabilità				
3.2	Monitora e controlla la conformità con i requisiti legislativi e le misure per garantire la sicurezza della vita in mare e la protezione dell'ambiente marino	<i>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</i>			
.1	Conoscenza delle norme internazionali nel settore marittimo, degli accordi e convenzioni internazionali: 1. Certificati e documenti che devono essere presenti a bordo; 2. Responsabilità derivanti dalla Convenzione sulle linee di carico; 3. Responsabilità derivanti dalla Convenzione Solas;	10	10		

	4. Responsabilità derivanti dalla Convenzione Marpol; 5. Regole internazionale sulla sanità marittima e relative dichiarazioni; 6. Responsabilità per effetto di norme internazionali riguardanti la sicurezza dei passeggeri, dell' equipaggio, del carico; 7. Metodi per prevenire l'inquinamento marino causato dalle navi; 8. Legislazione nazionale per implementare le norme internazionali				
TOTALE ORE FUNZIONE 3		58	12		
RIEPILOGO ORE TOTALI		210	90		

SEZIONE 5 SCHEDA PER RELAZIONE

Argomento: _____

Nave: _____ N. IMO _____ Viaggio da _____ a _____

Riferimenti normativi relativi all'attività svolta:

Attività svolta:

Elaborati allegati:

n. 1 _____

n. 2 _____

n. 3 _____

n. 4 _____

Data: ___/___/___ Firma tirocinante: _____ Firma del Tutor: _____