

## Tavola A-II/2

### Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di GT 500 o maggiore

Funzione: Navigazione a livello direttivo

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4
Competenza	Conoscenza, comprensione e perizia	Metodi per dimostrare la competenza	Criteri per valutare la competenza
Pianifica la traversata e dirige la navigazione	<p>Pianificazione del viaggio e della navigazione in tutte le condizioni con metodi accettabili di tracciamento delle rotte oceaniche, prendendo in considerazione, ad es.</p> <p>.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</p> <p>Instradamento secondo i General Provisions on Ship's Routeing (<i>Disposizioni generali sull'istradamento delle navi</i>)</p> <p>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)</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato .3 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio</p> <p>usando: cataloghi delle carte, carte e pubblicazioni nautiche e dati della nave</p>	<p>L'attrezzatura, le carte e pubblicazioni nautiche richieste per il viaggio sono elencate e appropriate per la sicura condotta del viaggio</p> <p>Le ragioni per la rotta pianificata sono supportate da fatti e dati statistici ottenuti da fonti e pubblicazioni pertinenti</p> <p>I calcoli delle posizioni, rotte, distanze e tempi sono corretti entro standards accettabili di precisione per l'apparecchiature di navigazione.</p> <p>Tutti i potenziali rischi per la navigazione sono accuratamente identificati</p>
Determina la posizione e la precisione del risultante punto nave ottenuto con qualsiasi mezzo	<p>Determinazione della posizione in tutte le condizioni:</p> <p>.1 con osservazioni astronomiche .2 con osservazioni terrestri, includendo la capacità (<i>ability</i>) di usare le carte appropriate, avvisi ai naviganti e altre pubblicazioni per valutare (<i>assess</i>) la precisione del punto nave risultante .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</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato .3 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio usando:</p> <p>.3.1 carte, effemeridi, fogli di tracciamento (<i>plotting sheets</i>), cronometro, sestante e una calcolatrice .3.2 carte, pubblicazioni nautiche e strumenti nautici (cerchio azimutale, sestante, solcometro, scandaglio, bussola) e manuali dei costruttori .3.3 radar, sistemi elettronici terrestri per determinare il punto nave, sistemi di navigazione satellitare e le appropriate carte nautiche e pubblicazioni</p>	<p>Il metodo principale scelto per la determinazione della posizione della nave è il più appropriato per le prevalenti circostanze e condizioni</p> <p>Il punto ottenuto con osservazioni astronomiche è entro i limiti accettabili dei livelli di precisione</p> <p>Il punto ottenuto con osservazioni terrestri è entro i limiti accettabili dei livelli di precisione</p> <p>L'accuratezza del punto risultante è correttamente valutata</p> <p>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</p>

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Navigazione a livello direttivo**

<b>Colonna 1</b>	<b>Colonna 2</b>	<b>Colonna 3</b>	<b>Colonna 4</b>
<b>Competenza</b>	<b>Conoscenza, comprensione e perizia</b>	<b>Metodi per dimostrare la competenza</b>	<b>Criteri per valutare la competenza</b>
Determina e compensa gli errori della bussola	<p>Capacità (<i>ability</i>) di determinare e compensare gli errori delle bussole magnetiche e giro</p> <p>Conoscenza dei principi delle bussole magnetiche e giro</p> <p>Una comprensione dei sistemi sotto il controllo della girobussola madre e la conoscenza del funzionamento e cura dei principali tipi di girobussole</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio</p> <p>.2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p> <p>.3 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio</p> <p>usando le osservazioni astronomiche, rilevamenti terrestri e comparazione tra le bussole magnetica e giro</p>	<p>Il metodo e la frequenza dei controlli degli errori delle bussole magnetiche e giro garantisce l'accuratezza delle informazioni</p>
Coordina le operazioni di ricerca e soccorso	<p>Una completa conoscenza e capacità (<i>ability</i>) di applicare le procedure contenute nel IMO International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (<i>Manuale Internazionale IMO per la Ricerca e Soccorso Aeronautica e Marittima</i>)</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio</p> <p>.2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p> <p>.3 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio</p> <p>usando le pubblicazioni pertinenti, carte, dati meteorologici, caratteristiche della nave interessata, apparecchiature per le comunicazioni radio e altre attrezzature (<i>facilities</i>) disponibili e uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 corso approvato di addestramento SAR</p> <p>.2 addestramento approvato con simulatore, ove appropriato</p> <p>.3 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio</p>	<p>Il piano per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso è conforme con gli standard e le linee guida internazionali</p> <p>Sono stabilite comunicazioni radio e le corrette procedure di comunicazione sono seguite in tutti gli stadi delle operazioni di ricerca e soccorso</p>

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Navigazione a livello direttivo**

Colonna 1 Competenza	Colonna 2 Conoscenza, comprensione e perizia	Colonna 3 Metodi per dimostrare la competenza	Colonna 4 Criteri per valutare la competenza
<p>Stabilisce le disposizioni e le procedure per la tenuta della guardia</p>	<p>Completa conoscenza del contenuto, applicazione e scopo del Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare, 1972, come emendato</p> <p>Completa conoscenza del contenuto, applicazione e scopo dei principi da osservare nella tenuta di una guardia di navigazione</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p>	<p>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</p>
<p>Mantiene una navigazione sicura attraverso l'uso delle informazioni fornite dall'apparecchiatura di navigazione e dai sistemi per assistere il comando nella presa delle decisioni</p> <p><i>Nota:</i> l'addestramento e la valutazione dell'uso dell'ARPA non è richiesto per chi naviga esclusivamente su navi non dotate di ARPA. Questa limitazione deve essere riportata sulla convalida (<i>endorsement</i>) rilasciata al marittimo interessato.</p>	<p>Una stima degli errori sistematici e completa comprensione degli aspetti operativi dei sistemi di navigazione.</p> <p>Pianificazione del pilotaggio strumentale (<i>blind pilotage</i>)</p> <p>Valutazione (<i>evaluation</i>) delle 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</p> <p>La correlazione e l'uso ottimale di tutti i dati di navigazione disponibili per la condotta della navigazione</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da approvato simulatore ARPA e uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato .3 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio</p>	<p>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.</p> <p>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</p>
<p>Mantenere la sicurezza della navigazione mediante l'uso dell'ECDIS e dei sistemi di navigazione associati per assistere il comando nel prendere le decisioni</p> <p><i>Nota:</i> L'addestramento e la valutazione sull'uso dell'ECDIS non richiesto per quelli che imbarcano esclusivamente su navi non dotate di ECDIS. Questa limitazione dovrà essere riportata nelle convalide (<i>endorsements</i>) rilasciate al marittimo interessato</p>	<p>Gestione delle procedure operative, archivi (<i>files</i>) di sistemi e dati, includendo:</p> <p>.1 gestire l'approvvigionamento, licenza e aggiornamento dei dati della carta e del sistema software per conformarsi alle procedure stabilite. .2 aggiornamento del sistema e delle informazioni, includendo la capacità (<i>ability</i>) di aggiornare la versione del sistema ECDIS in conformità con lo sviluppo del prodotto da parte del venditore 3 creare e gestire la configurazione del sistema ed i files di supporto (<i>back up files</i>) 4 creare e gestire files di registro, secondo le procedure stabilite</p>	<p>Valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 esperienza approvata su nave scuola .3 addestramento approvato su simulatore ECDIS</p>	<p>Le procedure operative per l'uso dell'ECDIS sono stabilite, applicate e monitorate</p> <p>Azioni intraprese per il ridurre il rischio alla sicurezza della navigazione</p>

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Navigazione a livello direttivo**

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4
Competenza	Conoscenza, comprensione e perizia	Metodi per dimostrare la competenza	Criteri per valutare la competenza
Mantenere la sicurezza della navigazione mediante l'uso dell'ECDIS e dei sistemi di navigazione associati per assistere il comando nel prendere le decisioni (continua)	5 creare e gestire archivi di rotte pianificate in conformità con procedure stabilite 6 usare un giornale ( <i>log book</i> ) ECDIS e riportare la storia delle funzioni per l'ispezione del sistema funzioni, regolazione allarmi e le risposte dell'utente  Usare la funzionalità di riproduzione ( <i>play back</i> ) ECDIS per la revisione della traversata, la pianificazione della rotta e la revisione del sistema funzioni		
Prevede le condizioni meteorologiche ed oceanografiche	Capacità di comprendere e interpretare una carta sinottica e di prevedere il tempo in zona, tenendo in considerazione le locali condizioni meteo e le informazioni ricevute via fax Conoscenza delle caratteristiche dei vari sistemi meteorologici, incluso i sistemi di rotazione dei cicloni e come evitare l'occhio del ciclone e i quadranti pericolosi Conoscenza del sistema delle correnti oceaniche Capacità di calcolare le condizioni delle maree Uso di tutte le idonee pubblicazioni nautiche sulle maree e le correnti	Esame e valutazione ( <i>assessment</i> ) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:  .1 approvata esperienza di servizio .2 addestramento approvato con attrezzature di laboratorio	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 esistenti
Rispondere alle emergenze della navigazione	Precauzioni quando si arena una nave  Azioni da effettuare in caso di incaglio imminente e dopo l'incaglio. Far rigalleggiare una nave incagliata con o senza assistenza 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 Valutazione del controllo danni Governo di emergenza Attrezzature per il rimorchio di emergenza e la procedura di rimorchio	Esame e valutazione ( <i>assessment</i> ) dell'evidenza ottenuta da istruzione pratica, esperienza di bordo e esercitazioni pratiche sulle procedure di emergenza	Il tipo e la gravità ( <i>scale</i> ) 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

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Navigazione a livello direttivo**

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4
Competenza	Conoscenza, comprensione e perizia	Metodi per dimostrare la competenza	Criteri per valutare la competenza
<p>Manovra e governa la nave in ogni condizione</p>	<p>Manovra e governa una nave in tutte le condizioni, incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 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</li> <li>.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</li> <li>.3 applicazione delle tecniche del rateo costante dell'accostata.</li> <li>.4 manovra su bassi fondali, incluso la diminuzione di acqua sotto la chiglia dovuta all'effetto dello squat, del rollio e del beccheggio</li> <li>.5 interazione tra navi transitanti e tra la propria nave e le sponde (effetto canale)</li> <li>.6 ormeggio e disormeggio in varie situazioni di vento, marea, corrente, con o senza rimorchiatore</li> <li>.7 interazione tra nave e rimorchiatore</li> <li>.8 uso dei sistemi di propulsione e manovra</li> <li>.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</li> <li>.10 ancora che ara, liberare un'ancora incattivata</li> <li>.11 bacino di carenaggio sia con che senza danni</li> <li>.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 traversi; riduzione dello scarroccio e uso dell'olio</li> <li>.13 Precauzioni nel manovrare quando si mette</li> </ul>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approvata esperienza di bordo</li> <li>.2 approvato addestramento sul simulatore, dove appropriato</li> <li>.3 approvato addestramento su modelli in scala della nave che portano l'equipaggio, dove appropriato</li> </ul>	<p>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.</p> <p>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</p>

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Navigazione a livello direttivo**

<b>Colonna 1</b>	<b>Colonna 2</b>	<b>Colonna 3</b>	<b>Colonna 4</b>
<b>Competenza</b>	<b>Conoscenza, comprensione e perizia</b>	<b>Metodi per dimostrare la competenza</b>	<b>Criteri per valutare la competenza</b>
Manovra e governa la nave in ogni condizione (continuazione)	<p>a mare un rescue boat o un mezzo di sopravvivenza con cattivo tempo.</p> <p>.14 metodi per prendere a bordo dei naufraghi da un battello di emergenza (<i>rescue boat</i>) o da un mezzo di salvataggio</p> <p>.15 capacità (<i>ability</i>) 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</p> <p>.16 importanza di navigare a velocità ridotta per evitare i danni causati dagli effetti dell'onda di prua e di poppa della propria nave</p> <p>.17 misure pratiche da prendere quando si naviga nel o vicino al ghiaccio o in condizioni dell'accumulo di ghiaccio a bordo</p> <p>.18 uso delle, manovra nelle o in vicinanza delle zone di separazione del traffico e nelle aree coperte dal servizio di controllo traffico (VTS)</p>		
Utilizza i comandi a distanza dell'impianto di propulsione, gli impianti di macchina e servizi	<p>Principi operativi degli impianti di propulsione</p> <p>Macchinari ausiliari di bordo</p> <p>Conoscenza generale dei termini tecnici nautici</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di bordo</p> <p>.2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p>	<p>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</p>

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Maneggio e stivaggio del carico a livello direttivo**

<p>Pianifica e garantisce il sicuro imbarco, stivaggio, rizzaggio, cura durante il viaggio e lo sbarco del carico</p>	<p>Conoscenza e capacità (<i>ability</i>) di applicare i pertinenti regolamenti internazionali, codici e standards relativi al sicuro maneggio, stivaggio, rizzaggio e trasporto dei carichi</p> <p>Conoscenza dell'effetto dei carichi sull'assetto, stabilità e le operazioni di carico</p> <p>Uso dei diagrammi di stabilità e assetto e l'apparecchiatura per il calcolo degli sforzi, inclusa l'apparecchiatura automatica raccolta dati (ADB) e conoscenza dell'imbarco dei carichi e lo zavorramento in modo da mantenere entro limiti accettabili gli sforzi sullo scafo</p> <p>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 (<i>securing and lashing</i>)</p> <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> <p>Conoscenza generale delle navi cisterna (<i>tankers</i>) e operazioni con le navi cisterna</p> <p>Conoscenza dei limiti operativi e progettuali delle bulk carriers</p> <p>Capacità (<i>ability</i>) di usare tutti i dati disponibili a bordo relativi all'imbarco, cura e sbarco dei carichi alla rinfusa</p> <p>Capacità (<i>ability</i>) di stabilire procedure per il sicuro maneggio del carico secondo le disposizioni degli strumenti pertinenti quali IMDG Code, IMSBC Code, MARPOL 73/78, Annessi III e V e altre informazioni pertinenti</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di bordo</p> <p>.2 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p> <p>usando: tavole di stabilità, assetto e sforzi, diagrammi e apparecchiature per il calcolo degli sforzi</p>	<p>La frequenza e l'ampiezza del monitoraggio delle condizioni del carico è appropriata alla sua natura e alle condizioni prevalenti</p> <p>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</p> <p>Le operazioni di caricazione sono pianificate ed eseguite in conformità con le procedure stabilite e i requisiti legislativi</p> <p>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</p>
---	---	---	--

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: Maneggio e stivaggio del carico a livello direttivo**

<b>Colonna 1</b>	<b>Colonna 2</b>	<b>Colonna 3</b>	<b>Colonna 4</b>
<b>Competenza</b>	<b>Conoscenza, comprensione e perizia</b>	<b>Metodi per dimostrare la competenza</b>	<b>Criteri per valutare la competenza</b>
Pianifica e garantisce il sicuro imbarco, stivaggio, rizzaggio, cura durante il viaggio e lo sbarco del carico <i>(continuazione)</i>	Capacità ( <i>ability</i> ) di spiegare i principi basilici per stabilire efficaci comunicazioni e migliorare le relazioni di lavoro tra la nave e il personale del terminal		
Valuta ( <i>assessment</i> ) i difetti e i danni riferiti agli spazi di carico, boccaporte, casse di zavorra e prende le appropriate decisioni	Conoscenza dei limiti sulla resistenza delle parti costruttive vitali di una bulk carrier standard e la capacità di interpretare i dati relativi ai momenti flettenti e alle forze di taglio  Capacità di spiegare come evitare gli effetti nocivi sulle bulk carriers della corrosione, fatica, e inadeguato maneggio del carico	Esame e valutazione ( <i>assessment</i> ) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti: .1 approvata esperienza di bordo .2 approvato addestramento sul simulatore, dove appropriato usando: tavole di stabilità, assetto e sforzi, diagrammi e apparecchiature per il calcolo degli sforzi	Le valutazioni ( <i>evaluations</i> ) 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
Trasporto di carichi pericolosi	Regolamenti internazionali, standards, codici e raccomandazioni sul trasporto di carichi pericolosi, incluso il International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code e International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMBSC) Code  Trasporto di carichi pericolosi, rischiosi e nocivi; precauzioni durante l'imbarco e lo sbarco, cura durante il viaggio.	Esame e valutazione dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti: .1 approvata esperienza di bordo .2 approvato addestramento sul simulatore, dove appropriato .3 addestramento specialistico approvato	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

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: controlla l'operatività della nave e cura delle persone a bordo a livello direttivo**

<b>Colonna 1</b>	<b>Colonna 2</b>	<b>Colonna 3</b>	<b>Colonna 4</b>
<b>Competenza</b>	<b>Conoscenza, comprensione e perizia</b>	<b>Metodi per dimostrare la competenza</b>	<b>Criteri per valutare la competenza</b>
Controlla assetto, stabilità e sforzi	<p>Comprensione dei 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</p> <p>Conoscenza dell'effetto sull'assetto e stabilità della nave nel caso di danno e conseguente allagamento di un compartimento e contromisure da prendere</p> <p>Conoscenza delle raccomandazioni IMO relative alla stabilità della nave</p>	<p>Esame e valutazione (<i>assessment</i>) dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 approvata esperienza su nave scuola .3 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p>	<p>Le condizioni di stabilità e degli sforzi sono mantenute, in ogni momento, entro i limiti</p>
<p>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</p>	<p>Conoscenza della legge marittima internazionale incorporata negli accordi e convenzioni internazionali.</p> <p>Riguardo dovrà essere posto sui seguenti argomenti:</p> <p>.1 certificati e altri documenti richiesti dalle convenzioni internazionali da conservare a bordo delle navi, come possono essere ottenuti e il periodo della loro validità .2 responsabilità secondo i pertinenti requisiti della Convenzione Internazionale sul Bordo Libero, 1966, come emendata .3 responsabilità secondo i pertinenti requisiti della Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare, 1974, come emendata .4 responsabilità secondo i pertinenti requisiti della Convenzione Internazionale per la prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi, come emendata .5 dichiarazioni sanitarie marittime e i requisiti dei Regolamenti Internazionali Sanitari .6 responsabilità secondo gli strumenti internazionali relativi alla sicurezza della nave, passeggeri, equipaggio e carico</p>	<p>Esame e valutazione dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 approvata esperienza di servizio .2 approvata esperienza su nave scuola .3 addestramento approvato sul simulatore, dove appropriato</p>	<p>Le procedure per il monitoraggio delle operazioni e la manutenzione sono conformi con i requisiti legislativi</p> <p>La potenziale non conformità è prontamente e pienamente identificata</p> <p>Il rinnovo pianificato e l'estensione dei certificati garantisce la continua validità delle voci controllate e delle attrezzature</p>

**Tavola A-II/2**

**Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiore**

**Funzione: controlla l'operatività della nave e cura delle persone a bordo a livello direttivo**

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4
Competenza	Conoscenza, comprensione e perizia	Metodi per dimostrare la competenza	Criteri per valutare la competenza
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 (continua)	.7 metodi e ausili per prevenire l'inquinamento marino causato dalle navi .8 legislazione nazionale per l'applicazione degli accordi e convenzioni internazionali		
Mantiene la sicurezza ( <i>safety</i> ) e la protezione ( <i>security</i> ) dell'equipaggio e dei passeggeri della nave e le condizioni operative dei mezzi di salvataggio, antincendio e degli altri sistemi di sicurezza	Conoscenza completa dei regolamenti sui mezzi di salvataggio (Convenzione Internazionale per la Sicurezza della Vita in Mare)  Organizzazione delle esercitazioni antincendio e abbandono nave  Mantenimento delle condizioni operative dei mezzi di salvataggio, antincendio e gli altri sistemi di sicurezza  Azioni da intraprendere per proteggere e salvaguardare tutte le persone a bordo durante le emergenze  Azioni per limitare i danni e salvare la nave a seguito di incendio, esplosione, collisione o incaglio	Esame e valutazione ( <i>assessment</i> ) dell'evidenza ottenuta da istruzione pratica, da un addestramento approvato durante il servizio ed esperienza	Le procedure per il monitoraggio dei sistemi di individuazione dell'incendio e di sicurezza ( <i>safety</i> ) garantiscono che tutti gli allarmi sono prontamente individuati e funzionano secondo le procedure di emergenza stabilite
Sviluppa i piani di emergenza e controllo danni e gestisce le situazioni di emergenza	Preparazione dei piani di intervento per fronteggiare le emergenze  Costruzione della nave, incluso il controllo danni  Metodi e ausili per la prevenzione incendio, individuazione e estinzione  Funzioni e uso dei mezzi di salvataggio	Esame e valutazione ( <i>assessment</i> ) dell'evidenza ottenuta da un approvato addestramento a bordo e esperienza	Le procedure di emergenza sono conformi ai piani stabiliti per le situazioni di emergenza

## Tavola A-II/2

### Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiori

**Funzione: controlla l'operatività della nave e cura le persone a bordo a livello direttivo**

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4
Competenza	Conoscenza, comprensione e perizia	Metodi per dimostrare la competenza	Criteri per valutare la competenza
<p>Uso del comando (<i>leadership</i>) e abilità (<i>skill</i>) manageriale</p>	<p>Conoscenza della gestione e addestramento del personale di bordo</p> <p>Una conoscenza delle relative convenzioni marittime e raccomandazioni internazionali e la legislazione nazionale</p> <p>Capacità (<i>ability</i>) di usare la gestione dei compiti e del carico di lavoro, includendo:</p> <p>.1 programmazione e coordinamento .2 incarichi al personale .3 restrizioni di tempo e di risorse .4 priorità</p> <p>Conoscenza e capacità (<i>ability</i>) ad applicare efficacemente la gestione delle risorse:</p> <p>.1 attribuzione, assegnazione e priorità delle risorse .2 efficaci comunicazioni a terra e a bordo .3 le decisioni riflettono le considerazioni della squadra .4 assertività e comando (<i>leadership</i>) includendo la motivazione .5 ottenere e mantenere la consapevolezza della situazione</p>	<p>Valutazione dell'evidenza ottenuta da uno o più dei seguenti:</p> <p>.1 addestramento approvato .2 esperienza in imbarco approvato .3 approvato addestramento su simulatore</p>	<p>L'equipaggio ha mansioni assegnate ed è informato sui previsti standard di lavoro e comportamento in una maniera appropriata agli individui interessati</p> <p>Gli obiettivi dell'addestramento e delle attività sono basati su una valutazione della competenza attuale, capacità e requisiti operativi.</p> <p>Le operazioni sono spiegate per essere conformi alle regole applicabili</p> <p>Le operazioni sono programmate e le risorse rese disponibili come necessario, nella corretta priorità, per svolgere i compiti necessari</p> <p>Le comunicazioni date e ricevute sono chiare e non ambigue.</p> <p>Sono spiegati i comportamenti di un comando (<i>leadership</i>) efficace</p> <p>I membri necessari (o) della squadra condividono una precisa comprensione dello stato attuale, previsto e operativo della nave e dell'ambiente esterno</p>

## Tavola A-II/2

### Descrizione dettagliata dello standard minimo di competenza per comandanti e primi ufficiali su navi di tonnellaggio lordo di 500 o maggiori

**Funzione: controlla l'operatività della nave e cura le persone a bordo a livello direttivo**

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3	Colonna 4
Competenza	Conoscenza, comprensione e perizia	Metodi per dimostrare la competenza	Criteri per valutare la competenza
Uso del comando ( <i>leadership</i> ) e abilità ( <i>skill</i> ) manageriale (continuazione)	Conoscenza e capacità ( <i>ability</i> ) di applicare le tecniche di presa delle decisioni:  .1 valutazione ( <i>assessment</i> ) della situazione e del rischio .2 identificare e produrre soluzioni .3 selezionare lo svolgimento dell'azione .4 valutare l'efficacia dei risultati  Sviluppo, applicazione e supervisione delle procedure operative standard		Le decisioni sono le più efficaci per la situazione  Le operazioni sono dimostrate per essere efficaci e conformi alle regole applicabili
Organizza e gestisce il servizio di cure mediche a bordo	Una completa conoscenza * dell'uso e del contenuto delle seguenti pubblicazioni:  .1 Guida Medica Internazionale per le navi o equivalente pubblicazione nazionale .2 Sezione medica del Codice Internazionale dei Segnali .3 Guida per il Primo Soccorso Sanitario ( <i>Medical First Aid</i> ) da utilizzare negli incidenti coinvolgenti carichi pericolosi	Esame e valutazione dell'evidenza ottenuta da un addestramento approvato	Le azioni intraprese e le procedure seguite sono correttamente applicate e si fa un totale uso dei consigli disponibili

\* il pertinente IMO Model Course possono essere di aiuto nella preparazione dei corsi