



“Prova Nazionale Esperta classi V CMN” (DOCENTE)

Introduzione

A seguito delle indicazioni provenienti da diversi Organismi Internazionali, dall’Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima EMSA e dalla COMUNITA’ EUROPEA si è deciso la sperimentazione della PROVA ESPERTA, considerata dai più la prova che più si avvicina alla valutazione delle competenze. La seguente Prova esperta si caratterizza per questi aspetti: è un compito aperto e problematico, che richiede allo studente l’attivazione della capacità di stabilire collegamenti, di ricavare da fonti diverse e da più codici informazioni anche implicite, di affrontare l’analisi di un caso pratico tramite l’utilizzo di Simulatori, di risolvere una situazione problematica ed infine di giustificare le scelte praticate ed il percorso svolto. La letteratura sulle competenze mette chiaramente in evidenza che non basta una prestazione o una singola mancanza di prestazione per definire la presenza o l’assenza di una competenza. La valutazione si baserà su più indicatori di competenza, per mezzo delle schede allegate.

PROVA ESPERTA INCENDIO GRAVE A BORDO classe V CMN

Scopo della prova e suo valore

Verifica delle competenze e del corretto comportamento nella gestione dell’emergenza.

Traguardi formativi

Competenze	Saperi essenziali (conoscenze e abilità)	Capacità personali
Redigere relazioni tecniche e documentare le attività individuali e di gruppo relative a situazioni professionali. Individuare e utilizzare gli strumenti di comunicazione e di team working più appropriati per intervenire nei contesti organizzativi e professionali di riferimento	<ul style="list-style-type: none">• Pianificare gli spostamenti in condizioni di sicurezza• Riconoscere i sistemi di protezione degli impianti• Applicare la normativa relativa alla sicurezza nei luoghi di lavoro	<ul style="list-style-type: none">• Coopera e assume incarichi adattandosi alle esigenze del contesto e li porta a termine• Spirito di iniziativa ed intraprendenza
Competenza matematica e competenza in scienze, tecnologie e ingegneria		
V – Risponde alle emergenze		

VII – Usa l’IMO SMCP e usa l’inglese nella forma scritta e orale	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzare hardware e software di automazione di apparecchiature e impianti • Utilizzare l’IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP) 	
XIV – Previene, controlla e combatte gli incendi a bordo		

Discipline coinvolte

Scienza della Navigazione, Meccanica e Macchine, Inglese, Diritto, Elettrotecnica, Italiano, Matematica

STRUTTURA DELLA PROVA

STEP		Modalità	TEMPI	PRODOTTI / EVIDENZE	Peso	Intelligenze mobilitate
A	<p>PREPARAZIONE Si ipotizza la rilevazione di un incendio grave a bordo (in garage) in navigazione a largo dell’Isola di Montecristo e la gestione del DISTRESS</p>	gruppo	1,5 h	Report	20%	Relazionale Sociale Cognitiva Comunicativa
B	<p>ESECUZIONE Gestione del distress sotto diversi aspetti: ricerca documentale Ripartizione dei ruoli secondo la Muster List Isolare l’incendio (compartimentazione) Verifica ed attivazione impianti di protezione Manovra di sicurezza e coinvolgimento di altre unità per le operazioni di raffreddamento</p>	individuale	3 h		50%	Pratica Sociale Linguistica Cognitiva Problem setting / solving
C	<p>RIFLESSIONE E DOCUMENTAZIONE Test: Classificazione degli incendi Uso della terminologia tecnica</p>	individuale	1,5 h	Schede tematiche (matematica, linguistica, scientifica,	30%	Riflessiva Cognitiva (matematica, linguistica, scientifica,

Uso terminologia in inglese tecnico (SMCP) Comunicazioni radio Controlli automatici Impianto di estinzione Pianificazione degli spostamenti Dichiarazione d’avarìa Certificato di classe			giuridica, tecnica) Test Microcasi reali Glossario		giuridica, tecnica)
--	--	--	---	--	---------------------

<p>Modalità La prima parte della prova (prova di gruppo) verrà svolta in aula per un’ora e mezza. La seconda parte (individuale) può essere svolta in modalità laboratoriale, mentre la terza parte(individuale) verrà svolta in aula.</p>
<p>Strumenti e metodologie Internet, manuali, Codice della Navigazione, simulatore, carte nautiche, registratore, LIM, piani nave. Brain storming, problem solving,</p>

DOSSIER PER IL DOCENTE

Descrizione generale

La prova esperta mette “alla prova” lo studente privilegiando la modalità del problema, della decisione di scelta, del collaudo/verifica, della ricerca di un guasto o risposta ad un reclamo, della soluzione di uno studio di caso basato sulla tecnica dell’“incidente”(ad esempio: ridefinire il progetto sulla base di un budget inferiore)

Step A

DOMANDA	CORRETTORE
Nel caso prospettato, le eventuali navi che abbiano ricevuto la nostra richiesta sono obbligate a prestare soccorso?	Si, se c’è pericolo di vita umana a bordo
Se si ritiene che le operazioni di soccorso possano mettere in pericolo il proprio equipaggio, la nave soccorritrice deve comunque procedere?	No, poichè il comandante ha l’obbligo di non mettere a rischio la vita del proprio equipaggio
Su chi ricade la responsabilità della decisione di prestare o meno soccorso?	Sul comandante della nave soccorritrice.
Il caso prospettato configura un’ ipotesi di ricupero?	No, poichè il ricupero riguarda scafi affondati che hanno perso l’attitudine alla navigazione
Nel caso di specie, il problema affrontato dalla nave GRANDE AMBURGO rientra nelle ipotesi di safety o di security?	Si tratta di Safety che disciplina la sicurezza della navigazione derivante dai rischi collegati all’ambiente in cui si opera non ascrivibili alla volontà lesiva né al dolo.

Step B

From IMO SMCP (Riproduzione tramite registrazione audio)

- 1 Attention please! Attention please! This is your captain with an important announcement.
- 2 Please follow the instructions given by the officers and crew.
- 3 The ship's fire fighting team is fighting the fire.
- 4 The fire is under control.
- 5 This is your Captain speaking. I have another announcement. The fire is not under control yet.

R _v e m da Tobruk al punto del Distress	313° (N47°W) m= 904,6 nm
R _v ed ETA per Talamone	81 ETA = 04 ^h 50 ^m del giorno dopo
Regola COL.REG.	Manovrabilità limitata e nave rimorchiata
R _v ed ETA soccorso	225° ETA = 19 ^h 20 ^m
ETD da Tobruk	ETD = 16 ^h 15 ^m
Bunker necessario	175,49
Dislocamento finale D' e GM'	27024,5 GM' ≅ 0.77 m

Calcolo area tra le due parabole	8/3
----------------------------------	-----

- 1) Nel corso delle operazioni di soccorso il terzo ufficiale di coperta, spaventato dagli eventi, si è rifiutato di obbedire agli ordini impartitigli per cooperare alla salvezza del carico imbarcato, assumendo che quegli ordini non rientrano tra le mansioni per le quali è stato arruolato. L'allievo ufficiale ha agito legittimamente? Motiva la tua risposta spiegando il contratto di arruolamento.

L'allievo ufficiale non ha agito legittimamente in quanto se è vero che gli allievi ufficiali sono assunti con un contratto di arruolamento che stabilisce quali sono le mansioni che il marittimo deve svolgere a bordo della nave, è altrettanto vero che ogni membro dell'equipaggio è soggetto ad alcuni doveri che costituiscono veri e propri obblighi verso lo Stato. Tra questi vi è l'obbligo di cooperare alla salvezza della nave, delle persone e del carico. Lo strumento giuridico per diventare membro di un equipaggio è il contratto di arruolamento che è il contratto con il quale una parte, in possesso del titolo professionale marittimo abilitante si obbliga, verso un corrispettivo, ad una determinata prestazione da svolgersi al servizio della nave come componente dell'equipaggio. La capacità di stipulare il contratto di arruolamento si acquisisce a diciotto anni anche se è riconosciuta anche al lavoratore che abbia compiuto almeno 16 anni purché sia iscritto nelle matricole della gente di mare ed abbia il consenso dell'esercente la potestà parentale. Tuttavia il minore non può essere impiegato nel servizio di macchina né nel lavoro notturno. Il contratto deve avere la forma dell'atto pubblico e deve essere letto e spigato al marittimo e dell'adempimento di tale obbligo deve essere fatta menzione nel contratto. Per quanto attiene alla durata può essere: per un dato viaggio o per più viaggi, a tempo determinato e a tempo indeterminato. Il lavoratore, quindi, con la stipula del contratto di arruolamento si vincola, in cambio di un corrispettivo, a svolgere, con diligenza e nel rispetto del dovere di fedeltà, le mansioni per cui è stato assunto, nel rispetto degli orari, dei turni di lavoro e della gerarchia di bordo. Tuttavia incombono sull'arruolato anche gli obblighi previsti dal codice della navigazione e cioè l'obbligo di cooperare alla salvezza della nave, prestare assistenza a nave diversa in pericolo e cooperare al recupero dei relitti, in caso di naufragio.

- 2) A causa dell'incendio, parte della merce trasportata è risultata danneggiata. L'inchiesta per la verifica dei danni e l'accertamento delle cause ha dimostrato che la merce era stata danneggiata già durante le

operazioni di carico. La responsabilità viene addebitata al caricatore il quale, si difende chiamando in causa il comandante della nave attribuendo a lui la responsabilità vertendo in materia di contratto di noleggio. Di chi è la responsabilità? Motiva la tua risposta e fai la differenza con il contratto di trasporto.

Se si verte in materia di contratto di noleggio di nave, la responsabilità del danneggiamento della merce verificatosi durante le operazioni di carico, spetta al caricatore in quanto il contratto di noleggio è quel contratto con il quale l’armatore (noleggiante) in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga, con una nave determinata, a compiere uno o più viaggi prestabiliti ovvero, entro un periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore, alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi. Pertanto oggetto del contratto di noleggio è la navigazione che il noleggiante si impegna a fornire come risultato finale della propria organizzazione. Il noleggiante, cioè, deve mettere a disposizione i mezzi umani e materiali per il compimento dei viaggi e sopportarne le spese necessarie. Per tale motivo, proprio perché il noleggiante si limita a fornire i mezzi ed il personale per affrontare un viaggio, il noleggiante risponde verso il caricatore – noleggiatore esclusivamente per colpe nautiche del comandante e dell’equipaggio commesse nella direzione e nella manovra della nave. Non assumendosi la custodia del carico, non risponde delle eventuali colpe commerciali. Quindi non risponde del danneggiamento delle merci occorso durante la caricazione. Diversamente nel contratto di trasporto di merci l’armatore – vettore, che si assume la custodia della merce da caricare, deve provvedere in modo appropriato e con diligenza alla caricazione, al maneggio, allo stivaggio, al trasporto alla cura ed allo sbarco della merce trasportata. Pertanto, se il comandante della nave ha fornito errate indicazioni o ha ommesso il controllo delle operazioni di carico, causando il danneggiamento della merce, ne risponde l’armatore – vettore in quanto è il responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, anche per gli errori dei suoi dipendenti e preposti

Differenza tra attuatore e trasduttore	Attuatore = converte grandezza da elettrica a fisica Trasduttore = converte grandezza fisica a elettrica
--	---

Step C

Parole da inserire	Superiore, indipendente, generatore, motore, principale, energia, d i emergenza, presenti, tempo, continuità, breve, normale, rapido, antincendio, navigazione
--------------------	--

(30xnumero risposte corrette)/numero di domande della materia

Esempio inglese su 10 domande e 8 corrette: $[(30 \times 8) / 10] = 24$ punteggio da inserire nella griglia

Risposte quesiti a risposta multipla

1	B	9	B
2	D	10	D
3	B	11	A
4	C	12	C
5	D	13	B
6	A	14	D
7	A	15	B
8	C		