



Fundusze
Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Przykładowy program nauczania do umiejętności dodatkowej (DUZ) dla zawodu technik nawigator morski 315214

Zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich

Oś priorytetowa II. Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji

Działanie 2.15 Kształcenie i szkolenie zawodowe dostosowane do potrzeb zmieniającej się gospodarki

Konkurs nr POWR.02.15.00-IP.02-00-001/21 Opracowanie programów nauczania do umiejętności dodatkowych dla zawodów (DUZ) – II Etap (DUZ II)

PUBLIKACJA BEZPŁATNA

2022



Spis treści

1.	Założenia ogólne	4
1.1.	Krótki opis dodatkowej umiejętności zawodowej	5
1.2.	Uzasadnienie ujęcia w programie nauczania zawodu dodatkowej umiejętności zawodowej, odnoszące się do potrzeb na rynku pracy	5
2.	Założenia organizacyjne	7
2.1.	Liczba godzin przewidzianych na realizację programu dodatkowej umiejętności zawodowej	7
2.2.	Wymagane kwalifikacje osób prowadzących zajęcia w ramach dodatkowej umiejętności zawodowej	8
2.3.	Wyposażenie dydaktyczne niezbędne do realizacji programu dodatkowej umiejętności zawodowej	9
3.	Cele kształcenia – zadania zawodowe – określone dla dodatkowej umiejętności zawodowej	9
4.	Wykaz efektów kształcenia określonych dla dodatkowej umiejętności zawodowej zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich wraz z kryteriami ich weryfikacji	10
5.	Plan nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	11
5.1.	Zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich	12
6.	Ewaluacja programu nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	16
6.1.	Obszary i wskaźniki ewaluacji	16
6.2.	Przykładowe narzędzia ewaluacji	18



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



7.	Wykaz proponowanej literatury	20
7.1.	Podręczniki i publikacje naukowe	20
7.2.	Zalecenia, normy, noty aplikacyjne	20

1. Założenia ogólne

Praca na morzu wiąże się z wieloma wyzwaniami i zagrożeniami. Załoga jest odpowiedzialna za powierzone mienie, jak również w sposób szczególny za pasażerów. Dla wielu pasażerów rejs statkiem może być stresujący sam w sobie, gdy dojdzie do tego sytuacja kryzysowa, niezbędna jest wyszkolona załoga. Ujęcie w DUZ przeszkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego w czasie pożaru, tonięcia jednostki oraz zarządzania tłumem przez wskazanie kierunku czy określenie miejsca zbiórki w celu zajęcia miejsca w zbiorowym środku ratunkowym wydaje się bardzo zasadne.

„Absolwent szkoły prowadzącej kształcenie w zawodzie technik nawigator morski powinien być przygotowany do wykonywania zadań zawodowych:

- 1) planowania oraz realizacji podróży morskiej;
- 2) realizowania procesów ładunkowych i przewozowych;
- 3) obsługi i eksploatacji urządzeń i systemów statkowych;
- 4) zapewnienia bezpieczeństwa nawigacji i ratownictwa morskiego” (Dz. U. 2019, poz. 991 z późn. zm.).

Proces kształcenia w zawodzie technik nawigator morski w zakresie dodatkowej umiejętności zawodowej powinien być realizowany zgodnie z wymaganiami określonymi w Konwencji STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., Dz. U. 1984, poz. 201 z późn. zm.) oraz zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 74 ust. 4 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. 2011, nr 228, poz. 1368 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, dotyczącymi programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego i kwalifikacji zawodowych na statkach.

1.1. Krótki opis dodatkowej umiejętności zawodowej

Uczeń kształcący się w zawodzie technik nawigator morski w ramach dodatkowej umiejętności zawodowej zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich ma możliwość uzyskania wiedzy z zakresu zarządzania kryzysowego, kierowania tłumem oraz bezpieczeństwa pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich.

Po zakończeniu zajęć dodatkowej umiejętności zawodowej uczeń będzie umiał:

- zapewnić bezpieczeństwo pasażerom w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowych, pożaru, tonięcia,
- wskazać kierunek ruchu czy miejsce zbiórki,
- udzielić wskazówek dotyczących sposobu ubioru indywidualnych środków ratunkowych,
- udzielić niezbędnych informacji w celu uniknięcia paniki.

Program dodatkowej umiejętności zawodowej powinien być realizowany także w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich (Dz. U. 2014, poz. 239 z późn. zm.) oraz kursu modelowego IMO 1.28 (Tabela A-V/2 pkt 1 Kodeksu STCW).

Program dodatkowej umiejętności zawodowej obejmuje znajomość i stosowanie środków ratunkowych i planów dowodzenia, niesienie pomocy pasażerom w sytuacjach alarmowych, skuteczne kierowanie pasażerami i innymi osobami w sytuacjach alarmowych, wydawanie jasnych i precyzyjnych poleceń.

1.2. Uzasadnienie ujęcia w programie nauczania zawodu dodatkowej umiejętności zawodowej, odnoszące się do potrzeb na rynku pracy

W latach 2012–2021 liczba utraconych statków spadła ze 132 do 58 w 2020 roku. W konsekwencji zmniejszyła się również liczba ofiar – z 1900 w 2012 roku do 1500

w 2020 roku. Dzieje się tak pomimo stałego wzrostu liczby statków¹. Choć wciąż w transporcie morskim zdarzają się wypadki, to liczba ofiar w światowej flocie maleje. W okresie od 2012 do 2021 roku liczba utraconych statków spadła z 132 do 58 w 2020 roku, co znacznie zmniejszyło liczbę ofiar – z 1900 w 2012 roku do 1500 w 2020 roku. Ten trend spadkowy w liczbie wypadków i strat statków w ciągu ostatniej dekady świadczy o zaangażowaniu przemysłu morskiego w poprawę norm bezpieczeństwa, co realizuje nadrzędny cel ochrony życia, mienia i środowiska tegoż przemysłu.

W latach 90. XX wieku globalna flota morska traciła rocznie od 200 do 300 statków. Obecnie wskaźnik strat kształtuje się na poziomie od 50 do 100 jednostek rocznie. To szczególnie istotne, biorąc pod uwagę, że globalna flota liczy obecnie prawie 130 tysięcy statków powyżej 100 GT, podczas gdy 30 lat temu było ich zaledwie 80 tysięcy.

Do poprawy bezpieczeństwa morskiego przyczyniają się coraz lepsze wyposażenie techniczne statków oraz systemy wspomagające zarządzanie, rejsy i obsługę portów. Jednak czynnik ludzki nadal odgrywa istotną rolę. Kompetencje załogi są kluczowym czynnikiem poprawy bezpieczeństwa, ponieważ większość wypadków wynika z błędów ludzkich.

W czasie pandemii COVID-19 pojawił się nowy wymiar incydentów na statkach. Problemy związane z zagrożeniami dla bezpieczeństwa zaczęły występować w związku ze zjawiskiem zmęczenia załogi, co prowadziło do pogorszenia jakości przeglądów okresowych i prac konserwacyjnych. Dodatkowo ograniczenia dotyczące wejścia ekip serwisowych na statki i dostępu do części zamiennych również przyczyniły się do incydentów. W rezultacie niezbędne działania serwisowe zostały znacznie ograniczone lub całkowicie zaniechane.

¹ *Maritime Safety 2012–2021: A Decade of Progress*, DNV, Oslo 2021.



2. Założenia organizacyjne

2.1. Liczba godzin przewidzianych na realizację programu dodatkowej umiejętności zawodowej

W zawodzie technik nawigator morski wyodrębniono jedną kwalifikację TWO.07.

Pełnienie wachty morskiej i portowej.

Minimalna liczba godzin na kwalifikację wyodrębnioną w zawodzie technik nawigator morski wynosi 1155.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 3 kwietnia 2019 roku w sprawie ramowych planów nauczania dla publicznych szkół (Dz. U. 2019, poz. 639) w technikum 5-letnim łączny tygodniowy wymiar godzin przeznaczonych na kształcenie zawodowe wynosi 56. Do obliczeń przyjmuje się, że średnio w każdym roku jest 30 tygodni, co daje 1680 godzin. Różnica między minimalną liczbą godzin wynikającą z podstawy programowej kształcenia w zawodzie a liczbą godzin wynikającą z ramowego planu nauczania wynosi 525. Jest to liczba godzin, która może być przeznaczona na zajęcia w ramach dodatkowych umiejętności zawodowych.

Na realizację programu dodatkowej umiejętności zawodowej zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich przeznaczono 60 godzin dydaktycznych, w tym 30 godzin dydaktycznych na ćwiczenia praktyczne.

Czas trwania nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej obejmuje 2 semestry, nauczanie jest realizowane w klasach trzecich i czwartych. Proponowana liczba godzin to 2 godziny w tygodniu.



2.2. Wymagane kwalifikacje osób prowadzących zajęcia w ramach dodatkowej umiejętności zawodowej

Wymagania kwalifikacyjne względem osób prowadzących zajęcia w ramach dodatkowej umiejętności zawodowej określają przepisy zawarte w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków prowadzenia szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowych warunków przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych (Dz. U. 2017, poz. 223 z późn. zm.).

Zajęcia mogą prowadzić także osoby posiadające ukończony zintegrowany kurs bezpieczeństwa STCW. Kurs taki przeprowadzany jest na podstawie postanowień Konwencji STCW 78/95 z późniejszymi zmianami (poprawka z Manili 2010) zgodnie z wymaganiami przepisu VI/1.

Kurs wymagany jest od osób pracujących zawodowo na statkach i żaglowcach (z wyjątkiem marynarzy zatrudnionych na okrętach marynarki wojennej lub innych statkach stanowiących własność państwa lub zatrudnionych w służbie państwowej, dla statków pracujących wyłącznie w celach niehandlowych, statkach rybackich, jachtach rekreacyjnych nieuprawiających handlu lub jednostkach drewnianych o prymitywnej budowie).

Zintegrowany kurs bezpieczeństwa STCW obejmuje następujące 4 kursy podstawowe:

- indywidualne techniki ratunkowe (ITR),
- przeciwpożarowy,
- elementarne zasady udzielania pierwszej pomocy medycznej,
- bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna.

Powyższe szkolenie realizowane jest zgodnie z wymaganiami określonymi przez IMO i zawartymi w Konwencji STCW oraz wymaganiami określonymi



w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury (Dz. U. 2005, nr 173, poz. 1445 z późn. zm.). Certyfikaty wystawiane są przez administrację morską (Urząd Morski). Ważność certyfikatu wynosi 5 lat.

2.3. Wyposażenie dydaktyczne niezbędne do realizacji programu dodatkowej umiejętności zawodowej

Wyposażenie dydaktyczne niezbędne do realizacji programu w ramach dodatkowej umiejętności zawodowej określają przepisy Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków prowadzenia szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowych warunków przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych (Dz. U. 2017, poz. 223 z późn. zm.).

3. Cele kształcenia – zadania zawodowe – określone dla dodatkowej umiejętności zawodowej

Po realizacji kształcenia w zakresie dodatkowej umiejętności zawodowej zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich uczeń powinien być przygotowany do:

- kontrolowania zachowań pasażerów i członków załogi w sytuacjach kryzysowych,
- utrzymywania skutecznej komunikacji werbalnej i niewerbalnej w trakcie ewakuacji, pożaru.

4. Wykaz efektów kształcenia określonych dla dodatkowej umiejętności zawodowej zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich wraz z kryteriami ich weryfikacji

Tabela 1. Wykaz efektów kształcenia

Efekt kształcenia Uczeń:	Kryteria weryfikacji Uczeń:
• stosuje przepisy bezpieczeństwa dotyczące załogi i pasażerów	• stosuje przepisy bezpieczeństwa • stosuje procedury i instrukcje alarmowe • określa czas i miejsce ćwiczeń • sporządza raporty z ćwiczeń • wykonuje zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów osób niepełnosprawnych
• kieruje zasobami ludzkimi	• określa obowiązki dowodzącego • określa hierarchię decyzji w sytuacjach konieczności szybkiego działania • dobiera sposoby motywowania i uspokajania pasażerów i pracowników • określa zadania poszczególnych członków załogi w zależności od rodzaju alarmu • demonstruje pasażerom, jak stosować indywidualny sprzęt ratunkowy
• stosuje wzorce zachowań pasażerów i członków załogi w sytuacjach kryzysowych	• rozróżnia wzorce postępowania w zależności od ogłoszonego alarmu • dostosowuje zadania załogi do potrzeb pasażerów w zależności od ogłoszonego alarmu
• dobiera sposoby komunikacji z pasażerami	• utrzymuje komunikację • stosuje proste komunikaty w języku angielskim dotyczące ewakuacji • określa przepływ informacji między pasażerami a załogą • stosuje odpowiednią gestykulację wskazującą kierunek ruchu



Efekt kształcenia Uczeń:	Kryteria weryfikacji Uczeń:
• prowadzi asystę i zapewnia pomoc pasażerom w drodze do miejsca zbiórki	• dobiera komendy stosowne do zagrożeń • określa sposób ewakuacji w korytarzach, klatkach schodowych i windach • określa drożność dróg ewakuacyjnych • określa metody ewakuacji dla osób z niepełnosprawnościami • dobiera metody przeszukiwania pomieszczeń socjalnych

5. Plan nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Tabela 2. Plan nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Nazwa przedmiotu/zajęć	Liczba godzin	Uwagi do realizacji (forma zajęć, np. wykład, ćwiczenia praktyczne, zajęcia w zakładzie pracy itp.)
Zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich	30	Zajęcia teoretyczne (metody: wykład informacyjny, pogadanka, dyskusja, gry dydaktyczne, praca z tekstem, pokaz)
Pracownia zarządzania zasobem ludzkim	30	Zajęcia praktyczne (metody: pokaz, ćwiczenia praktyczne na statku)
Łączna liczba godzin zajęć	60	



5.1. Zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich

Cele ogólne przedmiotu

Uczeń:

- 1) określa sposoby ewakuacji osób na statku,
- 2) stosuje procedury alarmowe i ewakuacyjne,
- 3) kieruje pasażerami w sytuacjach kryzysowych.

Cele operacyjne

Uczeń potrafi:

- 1) posługiwać się rozkładami pomieszczeń statku,
- 2) posługiwać się planami alarmowymi statku,
- 3) rozróżniać rodzaje alarmów,
- 4) rozróżniać drogi ewakuacyjne statku,
- 5) określać miejsca zbiórki na podstawie planów ewakuacyjnych,
- 6) określać rodzaj obowiązków członków załogi zgodnie z planem alarmowym,
- 7) rozróżniać znaki (piktogramy) ewakuacyjne i innych zagrożeń,
- 8) stosować przepisy bezpieczeństwa,
- 9) stosować procedury i instrukcje alarmowe,
- 10) określać częstotliwość i czas alarmów próbnych,
- 11) sporządzać raporty z ćwiczeń,
- 12) wykonać zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów osób niepełnosprawnych,
- 13) określać obowiązki dowodzącego,
- 14) stosować hierarchię decyzji w sytuacjach konieczności szybkiego działania,
- 15) określać sposoby motywowania i uspokajania pasażerów oraz pracowników,



- 16) objaśnić zadania poszczególnych członków załogi w zależności od rodzaju alarmu,
- 17) demonstrować pasażerom, jak stosować sprzęt ratunkowy,
- 18) określać wpływ stresu w sytuacjach awaryjnych na wydajność działania poszczególnych osób i ich zdolność do stosowania instrukcji i procedur,
- 19) określać wzorce zachowań pasażerów w różnych sytuacjach wynikających z zagrożenia,
- 20) utrzymać komunikację,
- 21) stosować proste komunikaty w języku angielskim dotyczące ewakuacji,
- 22) określić przepływ informacji między pasażerami a załogą,
- 23) stosować odpowiednią gestykulację wskazującą kierunek ruchu lub miejsce zbiórki,
- 24) dobierać komendy stosowne do zagrożeń,
- 25) określać sposób ewakuacji w korytarzach, klatkach schodowych i windach
- 26) określać drożność dróg ewakuacyjnych,
- 27) określać metody ewakuacji dla niepełnosprawnych,
- 28) określać metody przeszukiwania pomieszczeń mieszkalnych.



Tabela 3. Materiał nauczania z uwzględnieniem opisu efektów kształcenia i kryteriów weryfikacji

Dział programowy	Tematy jednostek metodycznych	Wymagania – kryteria weryfikacji	Liczba godzin	Etap realizacji / uwagi o realizacji
Zarządzanie zasobem ludzkim na statkach pasażerskich	1. Wiadomości wstępne, konstrukcja, plany przepisów 2. Kierowanie jednostką w sytuacjach kryzysowych 3. Wzorce zachowań w sytuacjach kryzysowych 4. Komunikacja werbalna i niewerbalna 5. Asystowanie pasażerom w sytuacjach kryzysowych	- określa obowiązki dowodzącego - określa hierarchię decyzji w sytuacjach konieczności szybkiego działania - dobiera sposoby motywowania i uspokajania pasażerów i pracowników - określa zadania poszczególnych członków załogi w zależności od rodzaju alarmu - demonstruje pasażerom, jak stosować indywidualny sprzęt ratunkowy - rozróżnia wzorce postępowania w zależności od ogłoszonego alarmu - dostosowuje zadania załogi do potrzeb pasażerów w zależności od ogłoszonego alarmu - utrzymuje komunikację - stosuje proste komunikaty w języku angielskim dotyczące ewakuacji - określa przepływ informacji między pasażerami a załogą	60	Semestr II, klasa III



Dział programowy	Tematy jednostek metodycznych	Wymagania – kryteria weryfikacji	Liczba godzin	Etap realizacji / uwagi o realizacji
		• stosuje odpowiednią gestykulację wskazującą kierunek ruchu • dobiera komendy stosowne do zagrożeń • określa sposób ewakuacji w korytarzach, klatkach schodowych i windach • określa drożność dróg ewakuacyjnych • określa metody ewakuacji dla osób z niepełnosprawnościami • dobiera metody przeszukiwania pomieszczeń socjalnych		



Warunki i procedury osiągania efektów kształcenia (środki dydaktyczne, formy organizacyjne, metody nauczania)

Szkoła prowadząca kształcenie w zawodzie zapewnia pomieszczenia dydaktyczne z wyposażeniem odpowiadającym technologii i technice stosowanym w zawodzie technik nawigator morski, aby zapewnić osiągnięcie wszystkich efektów kształcenia.

Proponuje metody nauczania:

- podające (wykład informacyjny, wyjaśnienie, pogadanka, opis),
- aktywizujące (dyskusja dydaktyczna, symulacje),
- praktyczne (pokaz, ćwiczenia przedmiotowe, metoda tekstu przewodniego).

6. Ewaluacja programu nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

6.1. Obszary i wskaźniki ewaluacji

Celem ewaluacji jest określenie jakości i skuteczności realizacji programu nauczania DUZ w zakresie osiągania efektów kształcenia oraz kryteriów weryfikacji określonych w programie DUZ.

Tabela 4. Ewaluacja programu DUZ

Efekt kształcenia	Wskaźniki potwierdzające osiągnięcie efektu kształcenia	Metody/techniki badania	Termin badania
rozróżniać elementy konstrukcji i planów statku	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Testy osiągnięć słuchaczy, ocena dokonywana przez prowadzącego zajęcia na podstawie zestawu pytań kontrolnych, zadania praktycznego lub wypowiedzi ustnej.	Semestr II, klasa III



Efekt kształcenia	Wskaźniki potwierdzające osiągnięcie efektu kształcenia	Metody/techniki badania	Termin badania
rozróżniać plany i procedury ewakuacyjne	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Testy osiągnięć słuchaczy, ocena dokonywana przez prowadzącego zajęcia na podstawie zestawu pytań kontrolnych, zadania praktycznego lub wypowiedzi ustnej.	Semestr II, klasa III
stosować przepisy bezpieczeństwa	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Testy osiągnięć słuchaczy, ocena dokonywana przez prowadzącego zajęcia na podstawie zestawu pytań kontrolnych, zadania praktycznego lub wypowiedzi ustnej.	Semestr II, klasa III
kierować i dowodzić w sytuacjach kryzysowych	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Sprawdzian praktyczny	Semestr II, klasa III
stosować wzorce zachowań pasażerów i członków załogi w sytuacjach kryzysowych	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Testy osiągnięć słuchaczy, ocena dokonywana przez prowadzącego zajęcia na podstawie zestawu pytań kontrolnych, zadania praktycznego lub wypowiedzi ustnej.	Semestr II, klasa III



Efekt kształcenia	Wskaźniki potwierdzające osiągnięcie efektu kształcenia	Metody/techniki badania	Termin badania
dobierać sposoby komunikacji z pasażerami	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Testy osiągnięć słuchaczy, ocena dokonywana przez prowadzącego zajęcia na podstawie zestawu pytań kontrolnych, zadania praktycznego lub wypowiedzi ustnej.	Semestr II, klasa III
prowadzić asystę i zapewniać pomoc pasażerom w drodze do miejsca zbiórki	Pozytywna ocena końcowa z zagadnień obejmujących dany efekt kształcenia. Warunkiem uzyskania oceny pozytywnej jest zdobycie minimum 55% punktów podczas testu sprawdzającego teoretycznego lub praktycznego.	Testy osiągnięć słuchaczy, ocena dokonywana przez prowadzącego zajęcia na podstawie zestawu pytań kontrolnych, zadania praktycznego lub wypowiedzi ustnej.	Semestr II, klasa III

6.2. Przykładowe narzędzia ewaluacji

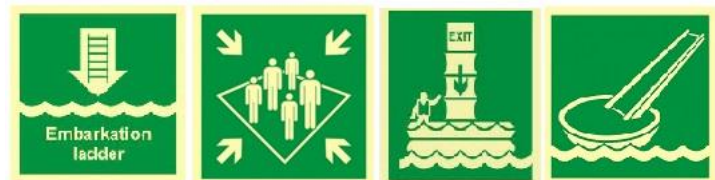
Przykładowy test sprawdzający

Typ testu: pisemny, mieszane pytania (otwarte i jednokrotnego wyboru).

Sprawdzany efekt kształcenia: uczeń wyjaśnia oznakowanie żeglugowe dróg wodnych.



Tabela 5. Przykładowy test sprawdzający

Nr zad.	Pytanie	Poprawna odpowiedź
1.	 1 2 3 4 Źródło grafiki: https://allebhp.pl/ [dostęp 31.05.2023]. Symbol systemu ewakuacji przedstawiono na rysunku numer: A. 1 B. 2 C. 3 D. 4.	B
2.	 1 2 3 4 Źródło grafiki: https://allebhp.pl/ [dostęp 31.05.2023]. Miejsce zbiórki przedstawiono na rysunku numer: A. 1 B. 2 C. 3 D. 4.	B



7. Wykaz proponowanej literatury

7.1. Podręczniki i publikacje naukowe

1. Kodeks ISM *Polski Rejestr Statków* Gdańsk 2015
2. Orszulok W., Wewiórski S., 1982. *Wyposażenie pokładowe statku handlowego*, Gdańsk 2022.
3. *Maritime Safety 2012–2021: A Decade of Progress*, DNV, Oslo 2021.

7.2. Zalecenia, normy, noty aplikacyjne

- [z1] Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawana im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., Dz. U. 1984, poz. 201 z późn. zm.
- [z2] SOLAS – Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. PRS, Gdańsk 2014 r.
- [z3] Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 1 sierpnia 2017 r. w sprawie szczegółowych kwalifikacji wymaganych od nauczycieli, Dz. U. 2017, poz. 1575, t.j. Dz. U. 2020, poz. 1289.
- [z4] Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz dodatkowych umiejętności zawodowych w zakresie wybranych zawodów szkolnictwa branżowego, Dz. U. 2019, poz. 991 z późn. zm.
- [z5] Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 3 kwietnia 2019 r. w sprawie ramowych planów nauczania dla publicznych szkół, Dz. U. 2019, poz. 639 z późn. zm.



- [z6] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków prowadzenia szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowych warunków przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych, Dz. U. 2017, poz. 223 z późn. zm.
- [z7] Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, Dz. U. 2018, poz. 802 z późn. zm.
- [z8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich, Dz. U. 2014, poz. 239 z późn. zm.
- [z9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy, Dz. U. 2005, nr 173, poz. 1445 z późn. zm.
- [z10] Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, Dz. U. 2011, nr 228, poz. 1368 z późn. zm.
- [z11] Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe, Dz. U. 2017, poz. 59, t.j. Dz. U. 2023, poz. 900.