

## **4. ORGANIZACJA EGZAMINÓW NA STOPNIE ŻEGLARSKIE**

### **4.1. Komisja Egzaminacyjna**

Zadaniem Komisji Egzaminacyjnej, zwanej dalej „KE”, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 (Dz.U.nr 105 poz.712) jest::

- stwierdzenie, czy kandydat spełnia warunki dopuszczenia do egzaminu,
- przeprowadzenie egzaminu

### **4.2. Tryb powoływania i skład komisji egzaminacyjnej**

1. KE powołuje Prezydium PZŻ lub w jego imieniu Zarząd OZŻ.
2. Z wnioskiem o powołanie komisji egzaminacyjnej występuje organizator szkolenia w terminie nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu.
3. Z wnioskiem o powołanie KE może wystąpić także Komisja Szkolenia PZŻ lub Komisja Szkolenia OZŻ.
4. Powołanie KE powinno nastąpić w terminie nie późniejszym niż 7 dni przed egzaminem.
5. Członkiem KE (poza sekretarzem KE) może być osoba legitymująca się patentem instruktora żeglarstwa PZŻ.
6. Sekretarzem KE może być osoba legitymująca się patentem młodszego instruktora żeglarstwa PZŻ lub instruktora żeglarstwa PZŻ. Do obowiązków sekretarza KE należy prowadzenie dokumentacji egzaminacyjnej i rozliczenie finansowe egzaminu.
7. KE na stopień żeglarza jachtowego składa się z:
  - 1) przewodniczącego KE posiadającego stopień co najmniej sternika jachtowego,
  - 2) od dwóch do czterech członków KE posiadający co najmniej patent sternika jachtowego,
  - 3) sekretarza KE.
8. KE na stopień sternika jachtowego składa się z:
  - 1) przewodniczącego KE, posiadającego co najmniej patent jachtowego sternika morskiego,
  - 2) od dwóch do czterech członków KE, każdy posiadający co najmniej patent jachtowego sternika morskiego,

3) sekretarza KE.

#### **4.3. Warunki przystąpienia do egzaminu**

1. Do egzaminu na dany stopień żeglarski przystępuje osoba, która:
  - złożyła wniosek o wydanie patentu wraz z wymaganymi załącznikami ,
  - wniosła wymaganą opłatę egzaminacyjną.
2. Od decyzji o niedopuszczeniu do egzaminu przysługuje zainteresowanemu prawo odwołania do jednostki organizacyjnej, która powołała KE. Decyzja jednostki organizacyjnej jest ostateczna musi być podjęta w terminie do jednego miesiąca.

#### **4.4. Sposób przeprowadzenia egzaminu**

1. Przeprowadzenie egzaminu powinno być zgodne z wymaganiami egzaminacyjnymi określonymi na dany stopień żeglarski.
2. KE przeprowadza egzamin w okresie nie przekraczającym 2 dni. W przypadku braku możliwości zakończenia rozpoczętego egzaminu w określonym terminie egzamin należy przerwać.
3. W przypadku przerwania egzaminu wpłaty pobrane za czynności egzaminacyjne należy zwrócić osobom, które nie zakończyły egzaminu.
4. Osobie, która zakończyła czynności egzaminacyjne i uzyskała końcowy wynik pozytywny przed momentem jego przerwania, egzamin zostaje uznany.
5. Osoba, która uzyskała wynik negatywny na jakimkolwiek etapie egzaminu, zakończyła egzamin.
6. Egzamin z umiejętności praktycznych mogą przeprowadzić członkowie KE w jednoosobowym składzie.
7. Zdający ma prawo odwołać się od decyzji członka ( członków ) KE do Przewodniczącego KE. Odwołanie to powinno być złożone w formie pisemnej w czasie trwania egzaminu. Przewodniczący może odwołanie uznać lub oddalić (w formie pisemnej). Decyzja Przewodniczącego jest decyzją ostateczną.
8. Zdający otrzyma ocenę pozytywną z całego egzaminu po otrzymaniu wszystkich ocen pozytywnych z przedmiotów objętych egzaminem.
9. Po zakończeniu czynności egzaminacyjnych i ogłoszeniu wyników, osoba, która ukończyła egzamin z wynikiem pozytywnym wnosi opłatę za wystawienie patentu.

10. Osobie, która ukończyła egzamin z wynikiem negatywnym zostaje zwrócone zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z adnotacją o nie zdaniu egzaminu.

#### **4.5. Dokumentacja egzaminu oraz zasady jej prowadzenia**

1. Dokumentacja egzaminu obejmuje:

- protokół KE wraz z zestawieniem zbiorczym kandydatów przystępujących do egzaminu,
- wnioski o wydanie patentu wraz z załącznikami,
- karty egzaminacyjne,
- umowy zawarte przez jednostkę organizacyjną powołującą KE z członkami KE, dotyczące przeprowadzenia egzaminu,
- rozliczenie finansowe kwot pobranych za egzamin i za wydanie patentu.

2. Wzory dokumentów egzaminacyjnych stanowią załączniki od nr. 3 do 10.

3. Dokumentację egzaminu prowadzi sekretarz KE, który odpowiada za prawidłowe pobranie i rozliczenie opłat egzaminacyjnych, opłat za patenty oraz za doręczenie prawidłowo sporządzonej dokumentacji egzaminacyjnej do jednostki organizacyjnej, która powołała KE.

4. Zestawienie zbiorcze kandydatów i karty egzaminacyjne podpisuje przewodniczący KE i sekretarz KE.

5. Załączniki do wniosku o wydanie patentu potwierdza swoim podpisem sekretarz KE .

6. Wniosek o wydanie patentu podpisuje osoba składająca wniosek oraz przewodniczący i sekretarz KE.

7. Dokumentację egzaminacyjną archiwizuje jednostka organizacyjna, która powołała KE.

#### **4.6. Nadzór nad działalnością KE**

1. Nadzór nad działalnością KE sprawuje Prezydium PZZ lub w jego imieniu Zarząd OZZ .

2. Czynności nadzoru nad działalnością KE obejmują:

1/ sprawdzenie dokumentacji przekazanej przez KE po zakończeniu egzaminu,

2/ okresową inspekcję prowadzanych egzaminów

sprawdzającą jego prawidłowy tok oraz dokumentację egzaminacyjną.

3. W razie stwierdzenia nieprawidłowości w pracy KE lub w przekazywanej przez nią dokumentacji egzaminacyjnej, organ nadzorujący powinien zażądać od KE wyjaśnień i usunięcia nieprawidłowości.

## 5. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO

### 5.1. EGZAMIN PRAKTYCZNY

1. Egzamin praktyczny obejmuje:

- manewrowanie jachtem pod żaglami,
- manewrowanie jachtem na silniku,
- umiejętność kierowania załogą,
- pracę w charakterze członka załogi,
- umiejętności z zakresu prac bosmańskich.

2. Umiejętność manewrowania:

- manewry pod żaglami na jachcie typu słup o długości kadłuba większym niż 5,5 m,
- manewry na silniku na jachcie typu słup o długości kadłuba większym niż 5,5m
- przy sile wiatru (1÷5)<sup>0</sup>B,
- na akwenu manewrowym z dostępnym pomostem wyposażonym w sprawne urządzenia cumownicze i dostępną boją manewrową.

3. Manewry pod żaglami

3.1. Manewry podstawowe:

- zwrot przez sztag,
- zwrot przez rufę,
- odejście od nabrzeża,
- dojście do nabrzeża,
- alarm „człowiek za burtą”.

3.2. Manewry dodatkowe:

- dojście do boi,
- odejście od boi,
- stawanie na kotwicy,
- zejście z kotwicy,
- stawanie w dryf.

4. Manewry na jachcie na silniku:

4.1. Manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,

- dojście do nabrzeża,

#### 4.2. Manewry pomocnicze:

- dojście do boi,
- odejście od boi,
- holowanie jachtu.

### 5. Zakres wymagań.

Egzamin z manewrowania jachtem :

#### a) manewrowanie jachtem pod żaglami

- zdający wykonuje na jachcie pod żaglami minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w pkt. 3.1,
- o ilości , kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE ,

#### b) manewrowanie jachtem na silniku

- zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w punkcie 4.1,
- o ilości , kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,.

#### c) umiejętność kierowania załogą

- zdający wykazuje na jachcie pod żaglami umiejętność: kierowania i planowania pracy załogi, wydawania komend i poleceń, egzekwowania ich wykonywania we właściwym momencie przez załogę, podejmowania decyzji związanych z manewrowaniem i eksploatacją jachtu,

#### d) praca w charakterze członka załogi

- zdający wykazuje na jachcie pod żaglami umiejętność: reagowania na przechyły jachtu (balastowanie) bez polecenia prowadzącego, prowadzenia fok w stosunku do kierunku wiatru i ustawienia grota, prawidłowego wykonywania poleceń prowadzącego jacht, prawidłowego odpowiadania na komendy,

### 2. Egzamin z prac bosmańskich:

- zdający wykazuje umiejętność wiązania 12 wymaganych węzłów oraz usuwania prostych usterek i awarii kadłuba i takielunku,

### 6. Definicje i interpretacje.

1. Osoba zdająca egzamin z manewrowania jachtem pod żaglami i na silniku powinna samodzielnie sterować jachtem.
2. Brak komend i poleceń wydawanych załodze przez zdającego egzamin może być traktowane jako brak umiejętności z zakresu kierowania pracą załogi.
3. Za właściwe wykonanie komend i poleceń rozumie się także umiejętność samodzielnego wykonania wszystkich czynności, których wymaga żegluga manewrowania danym jachtem.
4. Za prawidłowe wykonanie manewrów pod żaglami uważa się:

a) zwrot przez sztag

- jacht zmienił hals podczas przechodzenia linii wiatru dziobem z zachowaniem zdolności manewrowej w ciągłej, nie przerwanej cyrkulacji, z kursu ostry bajdewind na kurs ostry bajdewind przeciwnego halsu,

b) zwrot przez rufę

- jacht zmienił hals podczas przechodzenia linii wiatru rufą w ciągłej, nie przerwanej cyrkulacji, z kursu pełny baksztag na kurs pełny baksztag przeciwnego halsu,

c) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł od nabrzeża przy pomocy żagli i odpłynął na zadanym halsie ,

d) dojście do nabrzeża

- jacht doszedł przy pomocy żagli we wskazane przez KE miejsce i zacumował w określony przez nią sposób,

e) alarm „człowiek za burtą”

- ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe po nawietrznej „człowieka za burtą” ,
- podejście do „człowieka za burtą” odbyło się na żaglach, na kursie bajdewind, właściwą burtą z prędkością ok. 1 węzła ( ok. 0.5 m/s), w czasie nie dłuższym niż 3 minuty,
- wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w zależności od konstrukcji jachtu podjęto go z wody na pokład,
- udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy,
- utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru.

f) dojście do boi

- jacht zatrzymał się w linii wiatru, w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub do wysokości want,
- zacumowano jacht przy zrzuconym lub zrolowanym foku,

g) odejście od boi

- jacht po postawieniu żagli i oddaniu cumy dziobowej odszedł od boi na zadany hals,

h) stawanie na kotwicy

- sklarowano kotwicę i przygotowano dostateczną długość liny kotwicznej,
- rzucono kotwicę przy nieznacznym posuwaniu się jachtu do przodu w linii wiatru z jednoczesną cyrkulacją, lub po rozpoczęciu biegu wstecznego,
- zrzucano lub zrolowano foka, w razie konieczności podczas dryfu jachtu w linii wiatru luzowano linę kotwiczną,

i) zejście z kotwicy

- po wyrwaniu kotwicy jacht odszedł na zadany hals,
- dokonano klaru kotwicy i liny kotwicznej.

j) stawanie w dryf

- podczas kursu bajdewind bez luzowania wybranego foka nastąpiło przejście dziobem linii wiatru, ustawiono jacht burtą do wiatru, płetwę steru wyłożono na burtę nawietrzną i utrzymano jacht w dryfie.

5. Za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:

a) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł na zadany kurs,

b) dojście do nabrzeża

- jacht zatrzymał się we wskazanym przez KE miejscu,

c) dojście do boi

- jacht zatrzymał się w linii wiatru, w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem,
- zacumowano jacht i wyłączono napęd,

d) odejście od boi

- jacht po uruchomieniu silnika i oddaniu cumy odszedł od boi na zadany kurs,

f) holowanie pojedynczego jachtu

- gdy na jachcie sklarowano i zamocowano hol, prawidłowo go podano i przeprowadzono zespół holowniczy we wskazane miejsce.

6. Obowiązuje znajomość 12 węzłów: prosty, ratowniczy (dwa sposoby), knagowy, buchta, ósemkowy, refowy, szotowy, flagowy, rożkowy, sztyk, wyblinka, cumowy żeglarski.

## 7. Stosuje się następującą kryterię ocen

### **5 – bardzo dobry**

- zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny, powtarzalny i pewny, bez poprawek, potrafi kierować załogą w sposób zdecydowany,

### **4 – dobry**

- zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny bez poprawek, potrafi kierować załogą,

### **3 – dostateczny**

- zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny z poprawkami, potrafi kierować załogą w stopniu wystarczającym,

### **2 – niedostateczny (ocena nie zaliczająca egzamin)**

- zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą,
- ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu,

## 8. Uwagi końcowe.

1. Przed egzaminem praktycznym KE powinna zapoznać zdających z niniejszymi wytycznymi, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych).
2. K E ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo żeglugi w czasie trwania egzaminu.
3. Na życzenie zdającego KE powinna umożliwić mu zapoznanie się w czasie paru minut z własnościami żeglugowymi jachtu.
4. Jeżeli KE uzna, że wykonywany manewr zagraża bezpieczeństwu załogi lub jachtu, powinna odebrać zdającemu komendę, co oznacza ocenę niedostateczną.
5. KE decyduje o tym czy wykonany manewr był bezpieczny i skuteczny oraz o ocenie egzaminu.
6. Droga przebyta przez jacht i liczba zwrotów może być, co najwyżej dwukrotnie większa od uznanej przez KE za niezbędne.
7. Osoba zdająca egzamin może wykonywany manewr przerwać i powtórzyć go od początku tylko raz.
8. Egzamin z alarmu „człowiek za burtą” odbywa się na otwartym akwencie.
9. Ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów.

## **5.2. EGZAMIN TEORETYCZNY**

1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:
  - przepisy ,
  - budowa jachtu ,
  - teoria żeglowania,
  - locja śródlądowa,
  - meteorologia,
  - ratownictwo,
2. Wiedzę z zakresu wiadomości teoretycznych należy sprawdzić w formie:
  - a) egzaminu pisemnego do wyboru przez KE.
    - pisemne odpowiedzi na pytania,
    - rozwiązanie testu,
  - b) ustnych odpowiedzi na pytania.
3. O wyborze formy egzaminu teoretycznego oraz pytaniach decyduje KE

4. Zadania i pytania egzaminacyjne powinny spełniać wymagania § 9 rozporządzenia Ministra Sportu z 9 czerwca 2006 r o uprawianiu żeglarstwa.

## 6. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ STERNIKA JACHTOWEGO

### 6.1. EGZAMIN PRAKTYCZNY

#### 1. Egzamin praktyczny obejmuje:

- manewrowanie jachtem pod żaglami,
- manewrowanie jachtem na silniku,
- umiejętność dowodzenia załogą,
- pracę w charakterze członka załogi,
- osoby nie posiadające stopnia żeglarza jachtowego dodatkowo zdają egzamin praktyczny przewidziany na stopień żeglarza jachtowego.

#### 2. Umiejętność manewrowania jachtem należy sprawdzić przy spełnieniu warunków:

- umiejętność manewrowania pod żaglami należy sprawdzić na jednomasztowym jachcie balastowym o długości kadłuba 8-12 m.
- umiejętność manewrowania na silniku należy sprawdzić na jachcie balastowym o długości kadłuba 8-12 m wyposażonym w silnik zapewniający uzyskanie prędkości nie mniejszej niż 4 węzły,
- siła wiatru powinna wynosić 2-6°B,
- egzamin z manewrowania jachtem może odbywać się wyłącznie na wodach morskich i w porcie z dostępną keją lub pirsem wyposażonymi w urządzenia cumownicze i dostępną boję manewrową.

#### 3. Manewry pod żaglami

##### 3.1. Manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,
  - dojście do nabrzeża,
  - alarm „człowiek za burtą”.

##### 3.2. Manewry dodatkowe:

- stawanie w dryf,
- dojście do boi,
- odejście od boi.

#### 4. Manewry jachtem na silniku

##### 4.1. manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,
- dojście do nabrzeża,

- zacieśnianie cyrkulacji.

#### 4.2. manewry dodatkowe

- dojdzie do boi,
- odejdzie od boi.

### 5. Zakres wymagań.

#### 1. Egzamin z manewrowania jachtem

##### a) manewrowanie jachtem pod żaglami:

- zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w pkt. 3.1.
- o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,

##### b) manewrowanie jachtem na silniku:

- zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe, wymienione w pkt.4.1.
- o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,

##### c) umiejętność dowodzenia załogą:

- umiejętność wydawania komend i egzekwowania ich wykonania we właściwym momencie

##### d) praca w charakterze członka załogi

- zdający winien wykazać się umiejętnością prawidłowego wykonywania poleceń prowadzącego jacht, odpowiadania na komendy i zachowania się w czasie alarmu „człowiek za burtą”.

### 6. Definicje i interpretacje

1. Manewry na żaglach powinny być wykonane przez zdającego bez użycia silnika.

2. Brak komend i poleceń wydawanych załodze przez zdającego egzamin może być traktowany jako brak umiejętności z zakresu dowodzenia pracą załogi.

3. Za prawidłowe wykonanie manewrów pod żaglami uważa się

##### a) alarm „człowiek za burtą”

- ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe w odległości nie większej niż 20 m,.
- podejście do „człowieka za burtą” odbyło się na żaglach, na kursie bajdewind, burtą zawietrzną z prędkością ok. 1 węzła ( ok. 0.5 m/s), w czasie nie dłuższym niż 5 minut,
- wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w zależności od konstrukcji jachtu podjęto go z wody na pokład,
- udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy,
- utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru.

b) odejście od nabrzeża:

- jacht odszedł od nabrzeża na zadany hals,.

c) dojście do nabrzeża:

- jacht stanął w określonym przez KE miejscu i w określony przez nią sposób,

d) dojście do boi

- jacht stanął w linii wiatru w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub do wysokości want.

e) odejście od boi

- jacht po postawieniu żagli i oddaniu cum odszedł się na określonym przez KE halsie.

f) stawanie w dryf

- podczas kursu bajdewind bez luzowania wybranego foką nastąpiło przejście dziobem linii wiatru, ustawiono jacht burtą do wiatru, płetwę steru wyłożono na burtę nawietrzną i utrzymano jacht w dryfie.

4. Za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:

a) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł od nabrzeża na zadany hals

b) dojście do nabrzeża:

- jacht zatrzymał się we wskazanym przez KE miejscu

c) zacieśnienie cyrkulacji:

- promień cyrkulacji zmniejszył się o połowę w stosunku do promienia cyrkulacji bez zacieśnienia.

7. Stosuje się następujące kryteria oceny:

**5 – bardzo dobry**

- zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny, powtarzalny i pewny, bez poprawek, potrafi kierować załogą w sposób zdecydowany,

**4 – dobry**

- zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny bez poprawek, potrafi kierować załogą,

**3 – dostateczny**

- zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny z poprawkami, potrafi kierować załogą w stopniu wystarczającym,

**2 – niedostateczny (ocena nie zaliczająca egzamin)**

- zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą.
- ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu.

## 8. Uwagi końcowe

1. Przed egzaminem praktycznym KE powinna zapoznać zdających z niniejszymi wymaganiami, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych).
2. KE ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo żeglugi w czasie trwania egzaminu.
3. Na życzenie zdającego KE powinna umożliwić mu zapoznanie się w czasie kilkunastu minut z własnościami żegludowymi jachtu.
4. Jeżeli KE uzna, że wykonywany manewr zagraża bezpieczeństwu załogi lub jachtu, powinna odebrać zdającemu komendę, co oznacza ocenę niedostateczną.
5. KE decyduje o tym czy wykonany manewr był bezpieczny i skuteczny oraz o ocenie egzaminu.
6. Droga przebyta przez jacht i liczba zwrotów może być, co najwyżej dwukrotnie większa od uznanej przez KE za niezbędne.
7. Osoba zdająca egzamin może wykonywany manewr przerwać i powtórzyć go od początku tylko raz.
8. Egzamin z alarmu „człowiek za burtą” odbywa się na otwartym akwenu.
9. Ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów.

## **6.2. EGZAMIN TEORETYCZNY**

1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:
  - przepisy,
  - wiadomości o jachtach:
    - budowa jachtu,
    - teoria żeglowania,
  - nawigacja,
  - locja ,
  - meteorologia,
  - sygnalizacja, łączność,
  - ratownictwo,
  - silniki,

2. Osoby nie posiadające stopnia żeglarza jachtowego dodatkowo zdają egzamin teoretyczny przewidziany na stopień żeglarza jachtowego z przedmiotów: przepisy, locja śródlądowa.
3. Wiedzę z zakresu wiadomości i umiejętności teoretycznych należy sprawdzić w formie:
  - a) egzaminu pisemnego:
    - wypełnienie testu,
    - pisemne odpowiedzi na pytania,
  - b) ustnych odpowiedzi na pytania,
  - c) rozwiązania zadania z nawigacji (na mapie).O wyborze formy egzaminu decyduje KE.
4. Ocenę niedostateczną z całości egzaminu otrzymuje osoba, która otrzymała ocenę niedostateczną z któregośkolwiek przedmiotu,
5. Zdający może korzystać ze słowników.
6. Niezbędny zestaw pomocy przy egzaminie teoretycznym:
  - mapa morska polska lub angielska akwenu na którym nie występuje zjawisko pływów, spis świateł i locja dla obszaru objętym mapą, słownik angielsko-polski, trójkąty nawigacyjne, cyrkiel nawigacyjny.

