



Handboek Groot Motorschip 15/25



Inhoud

Categorieën van Motorschepen.....	3
1 Diploma	3
2 Instructie	3
3 Toelatingseisen	3
4 Schip en uitrusting.....	4
5 Beoordeling en het examen.....	5
Examenonderdelen	5
De examinatoren van de GMS-examens.....	6
De inrichting van het praktijkexamen	6
Model ‘instructievaartocht’.....	6
Model ‘examentocht’	6
Administratieve procedure van het examen	6
Vooraf	6
Na afloop	6
6 Groot Motorschip van 25 tot 40 meter	7
Inrichting van het examen.....	7
Groot Pleziervaartbewijs II.....	7
7 De exameneisen	7
7.1 Exameneisen praktijk.....	7
7.2 Exameneisen theorie.....	8
8 Uitwerking praktischeisen	8
9 Literatuur	15



Categorieën van Motorschepen

Binnen de discipline Groot Motorschip onderscheiden we drie categorieën in lengte:

1. Schepen van 15 tot 25 meter
2. Schepen van 25 tot 40 meter
3. Schepen vanaf 40 meter

Binnen de CWO hebben we **alleen opleidingen voor schepen van 15 tot 25 meter**. Voor grotere schepen, verwijzen we je door naar de website van het CBR.

1 Diploma

Het diploma wordt uitgereikt aan personen die blijk hebben gegeven te kunnen functioneren als schipper op een Motorschip van 15 tot 25 meter, uitsluitend bedoeld voor de pleziervaart. Deze personen beheersen de volgende onderdelen tot en met windkracht 5 Beaufort op de Nederlandse binnenwateren:

- Verantwoord en veilig te kunnen varen en manoeuvreren en de eindverantwoordelijkheid voor schip en bemanning, ook in juridische zin, te kunnen dragen.
- Alle vereiste vaarmanoeuvres uit te kunnen voeren.
- Leiding te kunnen geven aan de bemanning en zelfstandig te kunnen navigeren.

2 Instructie

De cursus wordt gegeven door CWO-instructeurs 4 in de disciplines Motorboot en Sloep/Motorvlet die tevens in het bezit zijn van het diploma Groot Motorschip 15/25.

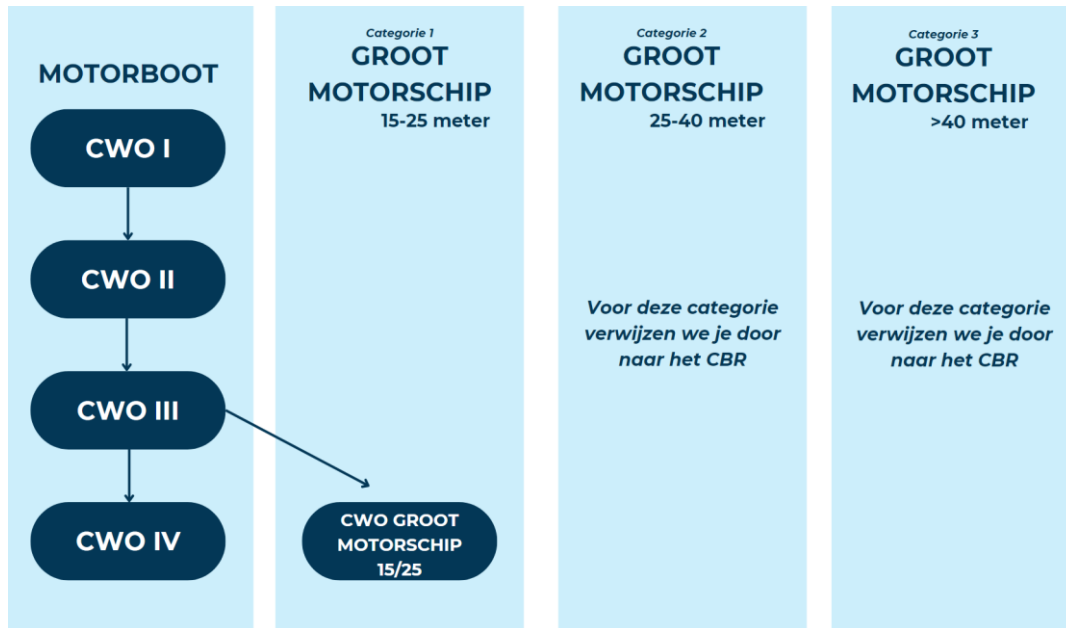
3 Toelatingseisen

De instapeis voor Groot Motorschip 15/25 is dat je in het bezit moet zijn van CWO III in de discipline Motorboot. Het is ook mogelijk om CWO I t/m III Motorboot op een Groot Motorschip (15-25 meter) te behalen. Deze diploma's zullen echter niet als 'Groot Motorschip' diploma worden afgegeven.

Verder dient men, voordat het examen kan plaatsvinden, te beschikken over:

- Klein Vaarbewijs II*
- Marifoon certificaat*

*beiden te behalen bij het CBR.



4 Schip en uitrusting

1. Lengte minimaal 15 meter en maximaal 24,99 meter.
2. Binnenboordmotor waarmee tenminste 13 km per uur door het water kan worden gevaren.
3. Voortgestuwd door één schroef of twee schroeven, bestuurd met één roer of meer roeren.
4. Goed toegankelijk voor- en achterdek, gangboorden vrij van obstakels. Gemakkelijk en veilig aan boord kunnen lopen.
5. Het schip dient schoon en goed onderhouden te zijn.
6. Het schip moet zijn voorzien van een geldig 'Certificaat van Onderzoek' bedoeld in de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit. Dat impliceert een 'Communautair binnenvaartcertificaat voor binnenschepen' volgens Richtlijn 2006/87/EG. Ook wordt geaccepteerd een 'Certificaat van Onderzoek' afgegeven conform de Herziene Rijnvaartakte (in casu ROSR).
7. Indien zich een gasinstallatie aan boord bevindt, dient deze goed gekeurd (keuringscertificaat) te zijn.

Voor de goede gang van het examen zijn daarvan de volgende onderdelen van direct belang en daarom verplicht:

1. Minimaal 4 trossen van voldoende lengte en van voldoende breeksterkte.
2. Voldoende wrijfhouten c.q. stootkussens met voldoende lijn.
3. Lenspomp.
4. Vaarboom of bootshaak.
5. Een voor het schip en vaarwater geschikt anker (voor gebruik gereed).
6. Kleine, eenvoudige verbandtrommel, type A.



7. Per opvarende een CE-gemarkeerd reddingvest en, in geval van een self-inflating exemplaar, tijdig gekeurd door een officiële keuringsinstantie (examinatoren en gecommiteerden nemen hun eigen reddingvest mee).
8. Reddingsboei (bij voorkeur met lijn). *(2-stuks, aanvulling door het CWO)*
9. Recente boekwerken en waterkaarten van het betreffende vaargebied. Voldoende brandblusmiddelen aan boord en juist geplaatst, deze moeten aantoonbaar goed gekeurd zijn.
10. Twee marifoons. *Een AIS voor schepen vanaf 20 meter (aanvulling door het CWO).*
11. Geldige scheeps- en persoonlijke papieren.
12. Lichten en seinmiddelen om aan de wettelijke voorschriften te kunnen voldoen (zoals vaar- en ankerlichten, ankerbal, hoorn voor het geven van manoeuvreer- en aandachtsein, blauw bord).
13. Kompas, GPS of soortgelijk apparaat. *(Voor schepen van categorie I mag dat een handkompas, hand GPS zijn, eventueel een app op een telefoon (aanvulling door het CWO))*

Zie ook, <https://www.cbr.nl/nl/recreatievaart-en-privenvliegers/nl/recreatievaart/groot-pleziervaartbewijs-ii/praktijkexamen-cwo-groot-motorschip.htm>

5 Beoordeling en het examen

Om dit diploma te halen geldt dat het examen voor alle binnenwateren wordt afgelegd. Het examen bestaat uit een theorie- en een praktijkexamen.

Examenonderdelen

Het theorie-examen dient behaald te zijn voordat het praktijkexamen kan worden gedaan. Het theorie-examen Groot- Motorschip 15/25 is hetzelfde als het theorie-examen Groot Pleziervaartbewijs II en wordt afgenomen door het CBR. Voor de eisen van dit examen verwijzen we naar de eisen van het [CBR voor het Groot Pleziervaartbewijs II](#).

De eisen voor het praktijkexamen staan in hoofdstuk 7 van dit document.

Het praktijkexamen wordt afgenomen op een pleziervaartuig van 15 tot 25 meter. U kunt op uw eigen schip examen doen, als dat aan de eisen voldoet. Per praktijkexamen doen 2 kandidaten examen. Het examen duurt per kandidaat 3 klokuren.

De windconditie waaronder een praktijkexamen afgenomen wordt, is minimaal een windkracht van 7 knopen. Als de windkracht onder de 12 knopen blijft gedurende het hele examen dan moet door de kandidaat aannemelijk gemaakt worden dat hij/zij op andere momenten heeft aangetoond met hardere wind te kunnen varen. Dit kan bijvoorbeeld zijn gebleken tijdens trainingen of op basis van aantekeningen in een logboek waarin mijlen/uren zijn bijgehouden.



De examinatoren van de GMS-examens

Het theorie-examen wordt afgenomen door het CBR.

Het praktijk-examen wordt afgenomen door CWO-instructeurs 4 in de disciplines Motorboot en Sloep/Motorvlet die tevens in het bezit zijn van het diploma Groot Motorschip 15/25.

De inrichting van het praktijkexamen

Het praktijkexamen kan op twee manieren worden vormgegeven. Uit deze twee manieren kan gekozen worden door een vaarlocatie afhankelijk van hetgeen het beste past.

Model 'instructievaartocht'

Het afnemen van het examen is verweven met een instructievaartocht, waarbij tijdens de tocht de onderdelen met examenopdrachten worden afgerond. De havenmanoeuvres dienen aan het einde van de tocht afgenomen te worden om bezoek van een CWO gedelegeerde mogelijk te maken.

Over de examenopdrachten en verrichtingen wordt tijdens de tocht per kandidaat door de examiner/instructeur een verslag gemaakt.

Aan het einde van de tocht worden de verrichtingen geëvalueerd en een beoordeling opgesteld.

Model 'examentocht'

Tijdens een aparte examentocht, waarin niet getraind wordt, waarbij één of meer kandidaten uitsluitend beoordeeld worden op de exameneisen.

Na de laatste examen-verrichtingen worden in een eindgesprek alle onderdelen geëvalueerd en een beoordeling opgesteld.

Administratieve procedure van het examen

In de praktijk zal de procedure als volgt verlopen:

Vooraf

- De kandidaat meldt zich, al dan niet via het CWO bureau, bij een CWO-opleidingslocatie.
- Als de kandidaat aan de instapeisen voldoet en beoordeeld wenst te worden, maakt hij dat bij de betrokken opleidingslocatie/examinator kenbaar. De instructeur kan in deze ook zelf suggesties doen.
- De opleidingslocatie/examinator doet uiterlijk 10 dagen voorafgaand aan het praktijkexamen aan de CWO opgave van de plaats en het tijdstip van de vaartocht met het oogmerk ook te examineren (vorm 1) of het examen (vorm 2), zodat de CWO controle kan laten uitvoeren door een gedelegeerde.

Na afloop

- Als de kandidaat geslaagd is voor het theorie- en praktijkexamen dan zal de uitslag van het examen naar het CWO bureau gestuurd worden. Het CWO bureau verstrekt daarna het desbetreffende diploma.



6 Groot Motorschip van 25 tot 40 meter

De exameneisen voor alle drie de categorieën van Motorschepen zijn gelijk: in iedere categorie moet zowel een theoretisch ([deel A](#) en [deel B](#)) als een [praktijkexamen](#) worden afgelegd, beide afgenomen door het CBR. Het enige verschil tussen de categorieën is het formaat van het Motorschip.

Inrichting van het examen

Om te slagen voor het examen, zal men beoordeeld moeten worden door een examinator van het CBR. Het examen Groot Motorschip is volledig gericht op het veilig en verantwoord varen met grote pleziervaartuigen van 25 tot 40 meter lengte.

Groot Pleziervaartbewijs II

Na het slagen voor het theorie- en het praktijkexamen kunt u het Groot Pleziervaartbewijs (GPB) aanvragen. Het GPB is gekoppeld aan het Klein Vaarbewijs II en wordt op basis van het examen Groot Motorschip 15/25 alleen afgegeven voor het varen op alle binnenwateren (GPB II). Het GPB is net als het Klein Vaarbewijs onbeperkt geldig.

7 De exameneisen

7.1 Exameneisen praktijk

1. Voorzorgen
2. Controle schip, motor en (veiligheid)uitrusting
3. Vaststellen van manoeuvreereigenschappen, schroef- en roerwerking
4. Meren en ontmeren
5. Manoeuvreren
6. Afvaren
7. Aankomen
8. Het schip gaande houden
9. Ankeren
10. Navigatie en meteorologie
11. Elektronische navigatie-instrumenten
12. Loskomen van aan de grond
13. Bunkeren en brandstof
14. Achteruit varen
15. Draaien in nauw vaarwater
16. Passeren van bruggen, sluizen en objecten, alsook het in en uitvaren van havens
17. Vlagvoering en scheepspapieren
18. Techniek aan boord
19. Toepassing reglementen
20. Man over boord
21. Afstoppen, noodstop
22. Schiemanswerk
23. Slepen
24. Leidinggeven
25. Varen van een tocht
26. Sturen op het kompas.



7.2 Exameneisen theorie

(Het nummer achter de eis () verwijst naar de nummering in de uitwerking van de theorie-eisen in de afbakening CBR)

1. Wet en regelgeving
2. Onderdelen schip en terminologie (9)
3. Reddingmiddelen (10)
4. EHBO (10)
5. Drenkeling aan boord (10)
6. Calamiteiten (10)
7. Onderhoud schip en eenvoudige storingen
8. Schiemanswerk (10)
9. Onbeheerd achterlaten
10. Reisvoorbereiding (5)
11. Techniek (motoren, aandrijvingen en dek werktuigen) (8)
12. Stabiliteit (9)
13. Elektronische navigatie-instrumenten (6)
14. Marifoon
15. Vaarproblematiek (andersoortige) schepen (7)
16. Kompas (6)

8 Uitwerking praktischeisen

1. Voorzorgen

- Onderwaterkranen van toilet, douche en wastafels sluiten. (Indien nodig)
- Communicatieafspraken maken.

2. Controle schip, motor en veiligheidsuitrusting

- Onder- en bovendeks, motor en uitrusting.
- Zijn er voldoende reddingmiddelen en brandblusmiddelen aanwezig, controle op deze middelen
- Is de stuurinrichting in orde (visuele controle).
- Zijn de betreffende kaarten, boekwerken, signaalhoorn aan boord.
- Is er een verbanddoos aanwezig.
- Controle van gasinstallatie en gascertificaat.
- Controle op het veilig functioneren structurele onderdelen van het schip en voortstuwingsmiddelen, bereikbaarheid en functionaliteit van de veiligheidsuitrusting.

Voor het starten van de motor

Controle in motorruimte:

- Lekkage van bijv. water, brandstof en smeerolie.
- Koelsysteem (wierfilter indien aanwezig, koelwaterniveau indien van toepassing op expansietank of koeler), openen afsluiters.
- Brandstofsysteem (openen afsluiters brandstof, brandstofpeil, dag bunker vol). Smeeroliesysteem (smeeroliepeil motor en keerkoppeling).
- Schroefas (gland, lekkages en smering).
- Elektrisch systeem (accuvloeistofpeil, hoofdschakelaar, V-snaar, zekeringen, hulpmotor/aggregaat aanzetten indien nodig).
- Controle dashboardmeters, elektrische apparaten en signaalhoorn.



- Hydraulisch systeem (indien van toepassing)
- Luchtsysteem (indien van toepassing).

Motor vaarklaar maken:

- De motor op de juiste manier startklaar maken.
- Zorgen voor voldoende brandstof, smeerolie, koelvloeistof.
- Koppeling in de vrijstand.
- Zorgen voor voldoende hydraulisch en/of luchtdruk.
- Zo nodig afzuiger en gasdetector aanzetten voor iedere start en motorruimte minimaal 5 minuten ventileren.

Motor starten:

- Controle dashboardmeters.
- Luisteren naar afwijkende geluiden.
- Koelsysteem controleren (bijv. kijken naar koelwater bij directe koeling).
- Bij het starten van benzinemotoren: controleren op benzinedampen, brandstofsysteem nalopen op lekkage of schavielen, gene open vuur en niet roken.

Voor het varen controle van het functioneren van:

- Schroefwerking en vaststellen of de draairichting van de schroef links of rechts is.
- Werking keerkoppeling.
- Werking stuurgerei.

Meters en lampjes dashboard:

- Oliedruk.
- Temperatuur.
- Laden accu (dynamo).
- Letten op afwijkende geluiden.

Nazorg motor:

- Motor stationair laten lopen, controle oliedruk.
- Motorkamer ventileren na afzetten motor (benzinemotor)
- Afsluiters (van brandstof, koeling, gas, toilet, douche, aanrecht) sluiten.
- Schroefaskoker smeren.
- Motorruimte schoon en droog achterlaten.
- Controle op lekkages.
- Hoofdschakelaar accu's uitschakelen.
- Andere systemen (hydrauliek, pneumatiek, generator) afzetten.
- Dagelijks onderhoud toepassen.

3. Vaststellen van manoeuvreereigenschappen en schroef/roerwerking

Squat en effect van verhoogde stroomsnelheid van water tussen wal en schip bij wegvaren, interactie met wal en andere schepen.

Direct na het afvaren (indien mogelijk) het schip uittesten in verband met:

Werking van de schroef:

- Stopweg
- Draaicirkel in verband met schroef, wind en stroom
- Verlijeren in verband met wind en stroom
- Wieleffect
- Tijd die het schip nodig heeft om te reageren bijv. bij voor- en achteruitvaren.



Werking van het roer:

- Een schip reageert niet onmiddellijk op het roer. Wanneer we het roer iets draaien, duurt het even voor het schip van koers gaat veranderen. Door tijdig tegenroer te geven, moeten we proberen een rechte koers te varen. Het is belangrijk dat we vanaf het begin het schip met een zo klein mogelijke roerbeweging op koers trachten te houden.

4. Meren en ontmeren

- Afmeren van het schip op minimaal drie trossen en/of springen, te weten: op voortros, achter tros en voorspring of achter spring.
- Bij een ondiepe wal in plaats van een achter spring een voorspring aanbrengen om het achterschip voldoende uit de wal te houden.
- Bij het ontmeren erop letten dat de lijn waar de meeste kracht op komt het laatst losgemaakt wordt. Het is wenselijk de trossen en/of springen dubbel te nemen en aan boord te bevestigen.
- Bij het afmeren voor langere tijd moeten voorzorgen genomen worden tegen het schavielen (doorslijten) van de trossen en/of springen.

5. Manoeuvreren

- Tijdens het examen zal het accent liggen op het alleen kunnen manoeuvreren.
- Daarbij het kunnen toepassen van krachten en effecten bij het manoeuvreren op de motor bij bruggen, sluizen en havens en om kunnen gaan met druk scheepvaartverkeer.
- Om kunnen gaan met problemen veroorzaakt door windvang, stroming, zuiging en scheepsvorm.
- Om kunnen gaan met de problematiek van grote en zeer grote schepen en aan deze schepen op tijd de voorgenomen handeling kenbaar maken (marifoon, hoorn).
- Zich per marifoon melden in blokgebieden en op andere plaatsen waar dit verplicht is, het gebruiken van andere beschikbare communicatiemiddelen zoals portofoon.

6. Afvaren

Afvaartplan maken: hierbij rekening houden met de eigenschappen van het schip. De manoeuvre aanpassen aan scheepvaart/windrichting/stroming/ligplaats.

- Hogerwal: Het schip door middel van de wind en/of spring vrij manoeuvreren van de wal en wegvaren.
- Langswal: Komt de wind van voren dan de achter spring laten staan, achteruitslaan, de kop van het schip vrij manoeuvreren van de wal en afvaren. Bij wind van achteren de voorspring laten staan, vooruit slaan, het achterschip wegdraaien van de wal en achteruit wegvaren.
- Lagerwal: Op voor- of achter spring afvaren, afhankelijk van de sterkte van de wind.
- Luwte: Op voor- of achter spring wegvaren.
- Kade, remmingwerk, meerstoel of meerpaal: Op voor- of achter spring afvaren, afhankelijk van de windrichting.
- Zachte wal: Schip in gewenste vaarrichting brengen en daarna afvaren.
- Ondiepe wal: Motor starten, achterschip van de wal brengen en achteruitvaren (hierbij rekening houden met het koelsysteem).
- Stroming: Bij het afvaren met stroming effectief gebruik maken van de stroming.



7. Aankomen

Vorbereidingen treffen: aankomstplan, trossen, springen, stootkussens.

Bij de manoeuvre rekening houden met de eigenschappen van het schip en aanpassen aan de scheepvaart/windrichting/stroomrichting/licplaats.

In verband met windrichting

- Hogerwal: Onder een hoek (grootte hangt af van de vorm van het schip) aankomen op voorspring en achterschip bij de wal brengen.
- Langswal: Tegen de wind aankomen op voorspring. Voor de wind aankomen op achter tros.
- Lagerwal: Evenwijdig gaan liggen aan de plaats waar men wil aankomen. Het schip door de wind laten verlijeren naar de lage wal. Als de wind wat schuin op de wal staat eerst de spring f tros vastmaken aan de kant waar de wind vandaan komt en eventueel gebruik maken van een anker.
- Luwte: Als hogerwal.

In verband met de aanlegplaats

- Kade, remmingwerk: Aankomen op voorspring of achtertros afhankelijk of de wind van voren of van achteren inkomt.
- Meerstoel of meerpaal: Op korte voorspring waarbij met stationair vooruit draaiende schroef gestuurd kan worden.
- Zachte wal: Aankomen op voorspring.
- Ondiepe wal: Zacht aankomen, trossen of springen uitbrengen en afmeren.
- Stroming: Bij het aankomen met stroming effectief gebruik maken van de stroming. Bij voorkeur tegen de stroming in aanleggen.
- Hieuwlijn gooien over minimaal 15 m
- Het gevaar kennen van speciaal kunststof trossen in dit verband.

8. Het schip gaande houden

- Het schip over een afstand van enkele scheepslengten gaande kunnen houden. Deze manoeuvre is vaak nodig bij even wachten voor bruggen.
- Bij sluizen het schip afmeren of gaande houden, dit is afhankelijk van de situatie.
- Het schip vrijwel op dezelfde positie stil weten te houden door middel van voor-/achteruitslaan en juist roergebruik.

9. Ankeren

- Kunnen ankeren in de laag en met hekanker afmeren in havens.
- Ankermanoeuvres aan lager wal uit kunnen voeren en het schip (indien nodig) met behulp van het anker kunnen keren.
- Aanleggen op steigers of kademuren met behulp van een (hek)anker.

Ankeren

Vorbereiding:

- Anker klaarmaken, ankerbol, communicatie-afspraken.

Manoeuvre:

- Ankerplaats kiezen, rekening houdend met wind, stroming en overige omstandigheden.
- Ankerplaats naderen met de kop in de wind of stroom
- Het anker moet klaar zijn om te vallen als het schip stilligt of bij voorkeur gaat deinzen (achteruit vaartlopen).



- Anker laten vallen en remmend vieren totdat het anker pakt (peiling).
- Ankerketting op gewenste lengte brengen en controleren of het anker houdt.
- Ankerbol bijzetten.
- Tijdens de ankermanoeuvre dienen de communicatie afspraken herhaald te worden door degene(n) die ze moet(en) uitvoeren.

Anker op gaan:

- Rekening houden met wind, stroming en overige omstandigheden.
- Ankerbol neerhalen.
- Op aanwijzing van de bemanning langzaam naar het anker varen terwijl de ankerketting wordt binnengehaald.
- Als het anker recht op en neer is (de vaart moet dan uit het schip zijn), kan het worden binnengehaald.
- Het schip gaande houden totdat anker geklaard is.

10. Navigatie en meteorologie

- Kunnen vaststellen of er gevaar voor aanvaring zal ontstaan bij kruisende koersen door: het nemen van een achtergrondpeiling of het nemen van een peiling over het eigen schip(kompaspeiling).
- Peilingen op de wal kunnen nemen om verlijeren vast te stellen.
- Tijdens de vaart rekening houden met het aanwezige betonningsysteem (SIGNI en IALA).
- Het kunnen gebruiken van alle soorten boekwerken zoals in gebruik voor de binnenwateren.
- Koersen kunnen berekenen en uitzetten, rekening houdend met variatie, deviatie, drift en stroom.
- Waterstanden en doorvaarthoogten kunnen berekenen.
- Met behulp van zichtpeilingen een positie kunnen bepalen en in de kaart kunnen zetten.
- In staat zijn om de aanwezige navigatieapparatuur te controleren op fouten.
- Tijdens de vaart aan de hand van meteorologische informatiebronnen beslissingen kunnen nemen.

11. Elektronische navigatie instrumenten

- Getoonde gegevens kunnen gebruiken voor de navigatie.
- Bekend zijn met mogelijke miswijzing en de (on)mogelijkheden van deze instrumenten: (D-)
- GPS, log, dieptemeter, elektronische aart, kaartplotter, radar, eventueel AIS.
- Voor al deze instrumenten geldt dat ze gebruikt kunnen worden op het moment dat ze aan boord zijn en er dus een radardiploma aan boord moet zijn (mits er een radar aan boord is).

12. Loskomen van aan de grond

Indien men aan de grond loopt, moet men onmiddellijk proberen met de motor in de achteruit los te komen in dezelfde richting als men op de ondiepte gevaren is.

Door middel van manoeuvreren op de motor, eventueel met behulp van ankers en andere hulpmiddelen, op een veilige manier voor schip en bemanning op verantwoorde manier loskomen.

Let op:

Scheepvaart, schroef- en roerbeschadiging, koelsysteem, meters controleren.



13. Bunkeren en brandstof

- In staat zijn zelfstandig te kunnen bunkeren en daarbij rekening houden met de diverse aandachtspunten: tankcapaciteit, ontluchting, beluchting, voorkomen van overloop, gasflessen verwisselen, veiligheidsaspecten.
- Kennis hebben van de eigenschappen van de brandstoffen die men aan boord gebruikt en weten hoe met deze brandstoffen om te gaan.

14. Achteruit varen

- Gecontroleerd achteruit kunnen varen, rekening houdend met het wieleffect en scheepsvorm.
- Daarnaast dient men rekening te houden met de stroming en de wind.

15. Draaien in nauw vaarwater

Het schip kunnen draaien/keren in nauw vaarwater.

- Door middel van voor- en achteruitslaan.
- Rekening houden met het wieleffect (als je niet in één keer rond kunt gaan).
- Rekening houden met draairichting van de schroef, mede afhankelijk van de scheepseigenschappen, wind, stroom en scheepvaart.

16. Passeren van bruggen en sluisen

In de praktijkexamentocht zijn bruggen en/of sluisen opgenomen.

- Het op de juiste wijze kunnen passeren van bruggen, sluisen en objecten, alsook het in en uitvaren van havens.
- Melden per marifoon bij bruggen, sluisen en blokgebieden (bijv. invaren haven).
- Aanwijzingen van brug-, sluiswachter of havenautoriteit opvolgen.
- Bij het passeren rekening houdend met kruiplijn, scheepvaart, wind, stroming en verval.
- Ligplaats nemen op de daarvoor bedoelde plaatsen.
- Altijd, zowel voor als achter een verbinding met de wal maken in een sluis. Trossen en/of springen dubbel nemen en niet beleggen.

17. Vlagvoering en scheepspapieren

Diverse seinvlaggen zoals gebruikelijk in de Nederlandse reglementen.

Zorgdragen dat alle benodigde scheeps- en persoonlijke papieren gereed liggen voor controle indien van toepassing:

- Vaarbewijs
- Marifoonpapieren
- Verzekeringpapieren
- Meetbrief
- Radarpapieren
- Rijnpatent
- Gaskeuringsrapport
- Certificaat van Onderzoek

18. Techniek aan boord

- De techniek aan boord kunnen gebruiken tijdens de vaart.
- De aanwezige techniek (o.a. in de machinekamer) veilig in bedrijf nemen.
- Technische problemen tijdens de vaart signaleren en daarop verantwoord actie kunnen ondernemen.



19. Reglementen

- Juiste toepassing van de reglementen op de Nederlandse binnenwateren.
- Weten welke reglementen van toepassing zijn op het vaargebied.
- Fouten mogen doorgaans niet voorkomen.
- Men dient een uitwijkmanoeuvre zeer tijdig in te zetten om elk misverstand te voorkomen.

20. Man over boord

- In staat zijn zo snel mogelijk de drenkeling weer aan boord van het schip te krijgen.
- Hierbij rekening houdend met de heersende omstandigheden, de overige scheepvaart en het wieleffect.
- Bij het aan boord hijsen van de drenkeling rekening houden met eventuele onderkoelingsverschijnselen en deze daarom zoveel mogelijk horizontaal uit het water halen.

Manoeuvre:

- Afhankelijk van type en grootte van het schip: op de motor, door ankeren, aanleggen of gebruik maken van de bijboot als het maar snel en veilig gebeurt.
- Diverse manoeuvres kunnen aangeven en kunnen vertellen waarom de uitgevoerde manoeuvre is gekozen, hierbij voor- en nadelen kunnen aangeven.

21. Afstoppen / noodstop

- Het schip veilig op de motor kunnen afstoppen.
- Een noodstop uitvoeren.
- Afstoppen met behulp van trossen of springen moet vermeden worden.

Vaart minderen, stoppen:

- Tijdig gas terugnemen om vaart te mindere
- In verband met schroefwerking zo weinig mogelijk achteruitslaan.
- Het achteruit slaan moet gebeuren met redelijk vermogen.
- Daarbij iets corrigerend roer geven.

Noodstop:

- Het schip op een zo'n kort mogelijke afstand veilig stilleggen.
- Rekening houdend met het overige scheepvaartverkeer en de overige omstandigheden.

22. Schiemanswerk

De volgende steken en knopen kunnen toepassen

- Twee halve steken
- Slipsteek
- Platte knoop
- Schootsteek (dubbele)
- Mastworp
- Paalsteek
- Opschieten van een lijn
- Lijn beleggen op een bolder
- Gebruik verhaalkop op ankerlieren

23. Slepen

a. Kleine schepen



- Kleine schepen kunnen slepen.
- Het werpen van sleeptros, de wijze van bevestiging, het sturen.
- Beginnen met weinig vaart en tros laten slippen.
- Een persoon bij de sleeptros die op de sleep let en aanwijzingen aan de schipper geeft, is belangrijk.
- Kunnen manoeuvreren met een sleep achter het schip.
- Een schip kunnen los slepen of gewoon slepen waarbij de bevestiging van de sleeptros op een veilige plaats gebeurt.
- Een veilige sleepmethode kunnen kiezen, rekening houdend met vaarwater, soort schepen en omstandigheden.

b. Grote schepen

- Het slepen van grote schepen is verboden, dit is voorbehouden aan de daartoe uitgeruste en gecertificeerde schepen.

24. Leidinggeven

Duidelijke commandovoering tijdens voorbereiding en uitvoering van de manoeuvre, inzet van de bemanning op de juiste manier (ook met relatief onervaren bemanning kunnen varen).

25. Varen van een tocht

- Aan de hand van diverse meteorologische bronnen een weersvoorspelling kunnen maken en op grond hiervan beslissingen voor het varen van een tocht kunnen maken.
- Hij/zij dient bij de planning en manoeuvres rekening te houden met de aanwezige getijstroom.

26. Sturen op kompas

Op het kompas kunnen varen, ook bij slecht weer en zicht. Hierbij de navigatie zoals benodigd bij het varen op ruime wateren kunnen toepassen.

9 Literatuur

- Leidraad voor Sloep- en Motorjachtvaarders: ISBN 9789024006960
- [Theorie GMS-A](#)
- [Theorie GMS-B](#)
- [Praktijkexamen CWO-GMS](#)
- <https://www.cbr.nl/nl/recreatievaart-en-privévliegers/nl/recreatievaart/groot-pleziervaartbewijs-ii.htm>