

Cursus varen met grote schepen 1996

INLEIDING

Nederland kent vele mogelijkheden op het gebied van opleiding voor de watersport. Een van de opleidingsinstanties is het waterwerk van Scouting Nederland. Hoe zit bij Scouting het opleidingssysteem in elkaar?

Wat is Scouting?

De oprichter van Scouting, toen nog padvinderij geheten, is Lord Baden Powell. Hij is begonnen om een spel op te zetten voor jongens waarbij ze meer te weten kwamen over de natuur, spoorzoeken, kaartlezen en kamperen. Dit spel heeft zich uitgebreid over de gehele wereld. In vrijwel alle landen van de wereld wordt zijn spel gespeeld.

Wat is Scouting Nederland?

Scouting Nederland is de nederlandse tak van Scouting. In Nederland wordt het spel nu gespeeld door jongens en meisjes vanaf 5 jaar. Jong en oud houden zich bezig met het oorspronkelijke spel dat uitgegroeid is tot het landwerk. Naast het landwerk bestaan er in Nederland nog het luchtwerk en het waterwerk. Scouting Nederland is een van de grootste jeugdorganisaties met ongeveer 115.000 leden.

Het waterwerk

Het waterwerk houdt zich met het scouting spel op het water bezig. Deze groep telt ongeveer 14.000 leden. Ze zijn verdeeld in ongeveer 260 groepen, die vertegenwoordigd worden door 20 admiraliteiten. Iedere admiraliteit heeft in principe een admiraliteitsbestuur en een nautisch technische commissie. Landelijk worden de admiraliteitsbesturen vertegenwoordigd door de Landelijke Admiraliteit. De nautisch technische commissies door de Landelijk Nautisch en Technische Commissie.

Varend materiaal

Het waterwerk is in het bezit van ongeveer 90 voormalige binnenvaartschepen die gebruikt worden als varend clubhuis. Voor het spel worden ca. 1300 lelievletten gebruikt. De lelievlet is een nationaal klasse-schip. Daarnaast worden nog ongeveer 50 lelieschouwen en 30 juniorvletten bij het spel ingezet. Verder worden nog talloze kano's, surfplanken, rubberboten, optimisten en dergelijke gebruikt.

Onze relatie met Scouting Nederland

Henk en Janneke Bos zijn beide lid van de Landelijk Nautisch en Technische Commissie en houden zich bezig met het contact met andere opleidings-instituten en het examenprogramma van alle watersportopleidingen van Scouting Nederland.

WAAR STAAT SCOUTING T.O.V. DE ANDERE WATERSPORTERS

Watersport-diploma's zijn te verdelen in 5 categorieën:

- * door het ministerie van Verkeer en Waterstaat afgegeven diploma's;
- * door de CWO afgegeven diploma's;
- * door het KNWV afgegeven diploma's;
- * door Scouting afgegeven diploma's;
- * door andere instellingen/bedrijven afgegeven diploma's.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De bekendste diploma's afgegeven door het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat, zijn:

- * klein vaarbewijs I (ge-examineerd door ANWB, KNMC, KNWV, NWB en KNBRD);
- * klein vaarbewijs II (ge-examineerd door ANWB, KNMC, KNWV, NWB en KNBRD);
- * marifoon;
- * marcom A en B;
- * radar.

Deze diploma's worden afgegeven na het volbrengen van een theorie-examen.

CWO

CWO staat voor Commissie Watersport Opleidingen. Enkele jaren terug hebben een aantal zeil- en vaarscholen in Nederland zich verenigd en hebben de CWO opgericht. Hiermee werden alle tot dan toe afgegeven diploma's gestandariseerd. De CWO is gevestigd in het hoofdkantoor van de KNWV en wordt ondersteund door de ANWB.

De CWO houdt zich voornamelijk bezig met zeilen. De volgende diploma's worden door de CWO afgegeven:

- | | |
|---------------|----------------|
| * jeugdboot; | * catamaran; |
| * zwaardboot; | * zeevaart; |
| * kielboot; | * kajuitjacht; |
| * windsurfen; | * motorboot. |

Cursus varen met grote schepen 1996

Deze diploma's worden afgegeven na het volbrengen van een theorie- en praktijkexamen. De diploma's zijn verdeeld in de volgende niveaus:

- * niveau I, beginner, onder toezicht bij gunstige omstandigheden;
- * niveau II, ervaren beginner, zelfstandig onder normale omstandigheden;
- * niveau III, gevorderd, zelfstandig onder alle omstandigheden;
- * niveau IV, ver gevorderd, zelfstandig leiding gevend aan een boot;
- * niveau V, zeer ver gevorderd, zelfstandig leiding gevend aan hele vloot.

Niveau IV staat gelijk met het instructeurs-niveau, niveau V met het opleiders-niveau, dat de instructeurs opleidt.

KNWV

Naast het werk dat door het KNWV voor de CWO verricht wordt, neemt het KNWV het volgende diploma af:

- * Theoretische Kust Navigatie.

Dit diploma wordt na het volbrengen van een theorie-examen afgegeven. Het diploma is een onderdeel van de CWO zeevaart- en kajuitjachtdiploma's.

Scouting Nederland

Scouting Nederland kent drie soorten opleidingen:

- * insignes;
- * certificaten;
- * MBL, Machtiging Boot Leiding.

Deze drie worden later uitgewerkt. Daarnaast werkt Scouting Nederland ook met een aantal CWO-diploma's, zoals de kielboot-, motorboot- en jeugdzeildiploma's.

Andere afgegeven diploma's

Sommige leveranciers van watersport-artikelen geven eigen cursussen om hun klanten goed met de door hun geleverde artikelen om te laten gaan. We kunnen hierbij denken aan:

- * omgang met navigatie-apparatuur;
- * omgang met de buitenboordmotor;
- * onderhoud van dieselmotoren.

Ook verenigingen en andere instellingen geven eigen cursussen, waarbij te denken valt aan:

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| * roeien; | * dieseltechniek; |
| * kanoën; | * elektrotechniek; |
| * reddend zwemmen (KNBRD); | * jachtbouw; |
| * overleven op zee; | * weer (meteorologie). |

WELKE OPLEIDINGEN KENT SCOUTING WATERWERK

Insignes

Insignes zijn stoffen waarderingstekens die men kan behalen na het uitvoeren van een aantal opdrachten. De meeste opdrachten zijn praktijk gericht, sommige kennen nog enkele theorie eisen. Scouting Nederland kent voor het waterwerk de volgende insignes:

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| * insigne zwemmen; | * insigne zeilen; |
| * insigne snorkelen; | * insigne loods; |
| * insigne zwemmend redden; | * insigne werfbaas; |
| * insigne schaatsen; | * insigne motortechniek; |
| * insigne kanoën; | * insigne EHBO; |
| * insigne roeien; | * insigne weerkennis; |
| * insigne surfen; | * insigne schiemanswerk. |

Alle insignes, behalve zwemmen en snorkelen, zijn in het programma van VR-THEO opgenomen. Insignes zijn lager in niveau dan certificaten en MBL's.

Certificaten

Certificaten staan op hetzelfde niveau als MBL's. Certificaten zijn diploma's waarvoor een grote technische en praktische kennis in een theorie- en praktijkexamen wordt vereist maar waarbij niet gevaren hoeft te worden. Het waterwerk kent de volgende certificaten:

- * motordrijver;
- * (kust)navigatie (C).

Certificaten en MBL's kennen ook een stoffen waarderingsteken.

Cursus varen met grote schepen 1996

Machtiging Boot Leiding

MBL's worden verdeeld in de grootte van de schepen en het vaarwater:

- * A, niet stromend water, zoals plassen, meren en kanalen;
- * B, stromend water, zoals rivieren;
- * C, stromend en getijde water, zoals IJsselmeer, Zeeland en Wadden.

Het waterwerk kent de volgende machtigingen boot leiding:

- * RA, roeien op A-water;
- * RB, roeien op B-water;
- * Z1A, zeilschepen kleiner dan 7 meter op A-water;
- * Z1B, zeilschepen kleiner dan 7 meter op B-water;
- * Z2A, zeilschepen groter dan 7 meter op A-water;
- * Z2B, zeilschepen groter dan 7 meter op B-water;
- * M1A, motorschepen met buitenboordmotor op A-water;
- * M1B, motorschepen met buitenboordmotor op B-water;
- * M2A, motorschepen met inbouwmotor korter dan 15 meter op A-water;
- * M2B, motorschepen met inbouwmotor korter dan 15 meter op B-water;
- * M3, motorschepen langer dan 15 meter.

De MBL's kennen een pittig theorie- en praktijkexamen.

VZB

Tot in de jaren zestig hebben zeilende bedrijfsvaartuigen het aanzien van de Nederlandse wateren bepaald. Met name tot de Tweede Wereldoorlog kwamen deze, door windenergie voortbewogen transportmiddelen, algemeen voor. De snelle economische ontwikkeling in de jaren vijftig en zestig brengen de motorschepen in een voordelige positie ten opzichte van de zeilers. Aangemoedigd door overheidsmaatregelen worden deze schepen uit de vaart genomen. Vele worden opgelegd en gesloopt, andere worden gebruikt als casco voor een woonark. Nutteloos geworden dreigen de zeilende bedrijfsvaartuigen verloren te gaan.

Deze dreiging heeft voeding gegeven aan de behoefte tot behoud van dit cultureel erfgoed. Aan het begin van de jaren zeventig waren talloze particulieren bezig met dit behoudswerk. Hierdoor ontstond behoefte aan informatie, teneinde een historisch en of technisch verantwoorde restauratie te bereiken.

De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig (afgekort VZB of LVZB) kwam voort uit de behoefte aan veel meer gestructureerd overleg. Het nasporen van historisch waardevolle informatie wordt na de oprichting op 23 mei 1974 in werkgroepverband voortgezet. Ook andere voor het behoud van Zeilende Bedrijfsvaartuigen belangrijke zaken worden opgepakt, zoals het volgen van de wetgeving, beleid, ligplaatsen, motoren en opduwers.

In het verenigingsblad 'Bokkepoot' wordt verslag gedaan van de bevindingen van de werkgroepen. Ook individuele leden verhalen in het blad over hun restauratiewerk, de historie van hun schip en hun reisverhalen. De 'Bokkepoot' wordt in een oplage van bijna 1000 stuks verspreid onder leden, donateurs en andere belangstellenden.

Nederland is opgedeeld in 5 regio's nl. Noord, Oost, Zuid, West en Zuidwest die ieder regionale activiteiten organiseren. Daarnaast wordt er ieder jaar een landelijke winter- en zomervergadering gehouden. De zomervergadering valt samen met de zomer-reunie die het laatste weekend van juli gehouden wordt. Naast de regio's kent de vereniging nog enkele museumhavens.

De vereniging kent enkele werkgroepen die elk hun eigen werkzaamheden hebben:

- | | |
|--------------------------------------|--|
| - werkgroep Bokkepoot | maakt het verenigingsblad en zorgt voor verzending |
| - werkgroep Publiciteit | zorgt voor de nodige publiciteit op beurzen en nautische markten |
| - werkgroep Tuigerij en Documentatie | verzamelen gegevens over zeil- en motorschepen, de bouw, uitrusting en tuigage en ambachtelijke beroepen |
| - werkgroep Havens en Ligplaatsen | houden de wetgeving voor woonschepen in de gaten en praten met gemeenten |
| - werkgroep Schouwen en beoordeling | toetsen schepen aan de hand van criteria om schepen in een register te vermelden |
| - werkgroep Oude motoren en opduwers | verzamelen gegevens over motoren en opduwers |
| - werkgroep Kleine Zeilvaart | organiseren wedstrijden en bijeenkomsten voor westlanders, kagenaars en kleine bedrijfsvaartuigen |
| - werkgroep Motorschepen | verzamelen gegevens over motorschepen |

Onze relatie met VZB

Henk en Janneke Bos zijn beide lid van de werkgroep Tuigerij en Documentatie en houden zich bezig met vragen van leden van de vereniging en publiceren verhalen in de Bokkepoot, de Schepenlijst, Scheepstypologieën en katerns.

Cursus varen met grote schepen 1996

AANBEVOLEN BOEKEN

Iedere les wordt een gedeelte van cursusboek op papier uitgedeeld. Aan het eind van de theorie-lessen heeft u het complete cursusboek bij elkaar. Hiermee kunt u zich op het theorie-examen voorbereiden.

Naast het cursusboek worden nog andere boeken voor de cursus varen met motorschepen langer dan 15 meter aanbevolen:

- Almanak voor Watertoerisme deel 1;
- Almanak voor Watertoerisme deel 2;
- 'Dit is knopen en splitsen' door F. Hin;
- 'Kustnavigatie' door T. Rietveld en A. van Groeningen;
- 'Cursusboek klein vaarbewijs I en II' door ANWB, KNMC, KNWV en NWB;
- 'Motorbootvaren' door M. Ruytenschildt;
- 'Oranje kruis boekje' (EHBO).

Het cursusboek klein vaarbewijs van de ANWB is aan te bevelen als de kandidaat nog niet in het bezit is van het Klein Vaarbewijs deel II. Heeft de kandidaat het Klein Vaarbewijs dan kan de kandidaat volstaan met het ophalen van de reeds aanwezige kennis door het programma OEFENEN van VR-THEO.

De Almanak deel 1 is essentieel voor de cursus. Het is zeer aan te bevelen dit boekwerk te gebruiken.

Alle andere boekwerken kunnen worden gebruikt als naslagwerk.

VR-THEO

VR-THEO staat voor VaAR-THEOrie. Tijdens de introductie-avond kan ieder adres een OEFEN-pakket kopen en mee naar huis. Installeer dit op een computer. Het programma OEFENEN is zeer geschikt om multiple choice vragen te oefenen. Hiermee kun je je goed voor bereiden op het officiële examen. Met het programma OEFENEN kun je per onderwerp of per diploma oefenen. Het is goed om na iedere les het onderwerp dat behandeld is te oefenen. Tevens moet je de kennis die nodig is voor het diploma Klein Vaarbewijs I en II ophalen. Oefen als laatste voor het diploma M3. Haal je een score van 70% of hoger dan is de kans groot dat je zal slagen voor het examen.

MACHTIGING BOOT LEIDING

De Machtigingen Boot Leiding (MBL's) zijn de vaarbewijzen van Scouting Nederland. Gaan waterscouts varen, dan moet er iemand aan boord zijn die een Machtiging Boot Leiding voor het betreffende vaartuig en vaarwater heeft. De MBL's zijn ingesteld om in Scouting veilig en verantwoord te kunnen varen.

Het soort vaartuigen - kano's, roei-, zeil- of motorboten - en de diverse vaarwateren - van recreatieplassen tot en met het IJsselmeer - vereisen verschillende vaardigheden. De soorten vaartuigen en de diverse vaarwateren zijn in diverse categorieën ondergebracht en worden door een letter- en cijfercombinatie weergegeven. In de groep of tijdens cursussen, die door Scouting worden gegeven, kunnen de vaardigheden voor deze eisen worden aangeleerd.

De Machtigingen Boot Leiding worden door een examiner van de Regionale Admiraliteit of Landelijke Admiraliteit afgenomen. Wanneer de kandidaat zowel theoretisch als praktisch aan de eisen voldoet, verstrekt de Regionale Admiraliteit of Landelijke Admiraliteit ook het bewijs van de Machtiging Boot Leiding en het bijbehorende insigne.

Soorten MBL's

De MBL's zijn er in verschillende soorten. Eerst wordt het soort vaartuig vermeld en vervolgens het soort vaarwater. Bijvoorbeeld MBL Z1B.

Vaartuigen

- R Kano's en roeiboten;
- Z 1 Zeilschepen tot 7 meter;
- Z 2 Zeilschepen langer dan 7 meter;
- M 1 Schepen voorzien van een buitenboordmotor;
- M 2 Motorschepen met een inbouwmotor korter dan 15 meter;
- M 3 Motorschepen met een inbouwmotor vanaf 15 meter.

Cursus varen met grote schepen 1996

Vaarwateren

- A. Recreatieplassen, meren, grindgaten, rivierarmen, rustige kanalen en kleine rivieren, uitgezonderd de onder B, C en X genoemde wateren.
- B. De A-wateren en Lauwersmeer, Ketelmeer, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Gouwe, Hollandse IJssel (beneden de Waaierschutsluis te Gouda), Oude Maas, Spui, Nieuwe Merwede, Haringvliet, Hollands Diep, Amer, Bergse Maas, Maas (voor zover geen X-water), Maas-Waalkanaal, Julianakanaal, uitgezonderd de onder C en X genoemde wateren.
- C. Alle Nederlandse binnenwateren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stromen, het IJsselmeer, Eems, Dollard en de Waddenzee, uitgezonderd de Westerschelde.
- X. Zeer drukke vaarwateren en/of met sterke stroming, zoals:
 - het Noordzeekanaal met zeehavens, Amsterdam-Rijnkanaal, Pannerdenskanaal, vaarweg Lobith-Hoek van Holland via Bijlands kanaal, Waal, Boven en Beneden Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Scheur, Nieuwe Waterweg, Eemskanaal, van Starckenborghkanaal, Prinses Margrietkanaal;
 - het Rotterdamse zeehavengebied, Calland-kanaal, Dordtse Kil, Schelde-Rijnkanaal, Kanaal door Zuid-Beveland, Kanaal Gent-Terneuzen, Westerschelde, Maas van Borgharen tot Ohé en Laak. Bij een waterstand van meer dan 44 meter boven NAP bij Borgharen de Maas boven St. Andries.

De X-vaarwateren dienen zoveel mogelijk te worden gemeden en slechts als doorvaartroute gebruikt te worden. Het Hartelkanaal is een verboden vaarwater.

6.13. MBL M3

De M3-machtiging wordt verstrekt aan personen die beschikken over uitgebreide praktische en theoretische kennis om met schepen langer dan 15 meter (wachtschepen) te varen op A- en B-water.



Zij kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

De kandidaat dient naast het MBL M3 in het bezit te zijn van een Klein Vaarbewijs II. Bij het praktijk-examen moet de kandidaat het Klein Vaarbewijs II aan de examinerator tonen.

De kandidaat die in het bezit is van het Klein Vaarbewijs II krijgt geen vrijstelling voor het theorie-gedeelte. De kandidaat moet de kennis zoals deze vereist is voor het Klein Vaarbewijs II beheersen.

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond twee gele scheepsschroeven met daartussen een paarse pijlpunt op een grijs klaverblad.

Er mag alleen gevaren worden, wanneer er naast iemand met de Machtiging Boot Leiding M3 ook iemand met het certificaat Motor-drijver aan boord is.

1. PRAKTIJK

- 1.1. Schip vaarklaar en gereed voor de nacht kunnen maken.
- 1.2. Beheersen van de volgende vaarmanoeuvres, ook op stromend water:
 - 1.2.1. Rechte koers varen vooruit en achteruit.
 - 1.2.2. Afstoppen.
 - 1.2.3. Noodstop.
 - 1.2.4. Bij matige vaart koers houden, ook bij zijwaarts inkomende wind.
 - 1.2.5. Man over boord.
 - 1.2.6. Opdraaien.
 - 1.2.7. Juiste manoeuvres bij bruggen en sluizen.
 - 1.2.8. Vastmaken in sluizen, invaren en uitvaren.
 - 1.2.9. Kop vóór nemen.
 - 1.2.10 Verkeerde oever varen.
 - 1.2.11 Aanleggen met krabbend anker.
- 1.3. Het schip goed langs zij van een ander schip, steiger of kade kunnen brengen en afmeren, afmeren op een boei en afvaren; ook op stromend water.
- 1.4. Het schip ankeren en anker op gaan op stilstaand en stromend water.
- 1.5. Kunnen jagen, bomen en handelen bij slepen en gesleept worden.
- 1.6. Het eigen of een ander aan de grond zittend vaartuig onder verschillende omstandigheden vlot kunnen krijgen.
- 1.7. Het BPR en de plaatselijke reglementen kunnen toepassen. Een achtergrondspeiling maken.
- 1.8. In de praktijk kunnen navigeren en onder alle omstandigheden veilig en verantwoord varen.

2. THEORIE

- 2.1. De bepalingen uit het BPR, RPR, plaatselijke reglementen en de wettelijke bepalingen voor deze categorie schepen kennen.
- 2.2. De namen en functies van de onderdelen van het schip en motor kennen.
- 2.3. Bekend zijn met de scheepsetiquette en vlagvoering.
- 2.4. De basisprincipes van het varen met een motorschip kunnen verklaren.
- 2.5. De veiligheidsvoorschriften en -middelen voor motorschepen kennen. De reddingmiddelen kunnen gebruiken.
- 2.6. Op de hoogte zijn van de verzekeringsvoorwaarden voor het schip en weten hoe bij averij te handelen.
- 2.7. Wateralmanak en waterkaarten kunnen gebruiken.
- 2.8. Betonning en bebakening kennen.
- 2.9. Steken, de splitsen en de takelingen beheersen, de toepassingsmogelijkheden kennen en touw kunnen onderhouden.
- 2.10 Weersverandering onderkennen en er naar handelen.
- 2.11 Eenvoudige verwondingen behandelen en mond-op-mond beademing kunnen toepassen.

3. PERSOONLIJKE KENMERKEN

- 3.1. Leiding kunnen geven en duidelijk beslissingen kunnen nemen.
- 3.2. Schip en uitrusting schoon, veilig en in goede staat van onderhoud kunnen houden.
- 3.3. Blijk geven de verantwoordelijkheid voor schip, motor en bemanning - ook ten opzichte van derden - te kunnen dragen.
- 3.4. Voldoende praktische ervaring hebben met het varen - onder beproefd toezicht - op schepen langer dan 15 meter op vaarwateren genoemd onder A en B.
- 3.5. De leeftijd van 18 jaar hebben bereikt.

TOELICHTING EISEN MBL M3

1.1. Vaarklaar maken van schip

Het schip vaarklaar en gereed voor de nacht kunnen maken, kunnen omgaan met eventueel laad/losgerie, ankerlier en eventuele hulpwerktuigen. Het juist kunnen bedienen, de werking kennen, en het onderhoud kunnen uitvoeren aan de motoren, inclusief schroef- en omkeerinrichtingen. Kleine reparaties kunnen verrichten.

- a. De motor op de juiste manier startklaar kunnen maken; zorgen voor voldoende brandstof, voldoende smeerolie en voldoende water. Oliepeil motor en koppeling controleren, startkoppeling in de vrijstand en smeren van de schroefasleiding, eventueel aftappen condens in brandstoftanks, lens pompen van het schip, wierbak schoon maken en accu's en elektrisch systeem controleren. Vaartuig gereed maken voor de vaart. Voldoende landvasten, willen, wrijfhouten, vaarbomen, loopplank, pikhaak, slagaard en anker dienen aanwezig te zijn.
- b. Controle uitvoeren op de inventaris, te weten wettelijk voorgeschreven aanwezig zijn van reglementen en kaarten van het vaargebied, juiste verlichting, juiste vlaggen en juiste dagtekens.
 - Afhankelijk van de te varen route, getijtafels, kijker, kompas, barometer, radio voor weerberichten, waterstandentabellen onder bereik hebben.
 - Geldige meetbrief, uittreksel scheepsregister (kadaster), juiste aangebrachte teboekstelling, naam juist aangebracht, alle verplichte scheepspapieren aan boord?
 - Indien marifoon aanwezig is, moet de kandidaat bekend zijn met de artikelen omtrent de aanwezigheid van en het gebruik van marifoon. Handleiding voor de marifonie en machtiging voor de marifooninstallatie dienen aan boord te zijn.
 - Indien radar aanwezig is, moet de kandidaat bekend zijn met de regels omtrent de aanwezigheid van radar en het gebruik daarvan.
- c. Controleren of de werking van ankers, kettingen, voortstuwing, noodstuurinstallatie juist is en vluchtwegen niet versperd of afgesloten zijn.
- d. Controle uitoefenen op vrije dekken en gangboorden, werking lieren, drijfwerken, kraanboom, pompen, goede bevestiging van luiken, merkels, kleden, schalkspieën, binten enzovoort.
- e. Is voor ieder lid van de bemanning een reddingvest aanwezig en zijn reddingboeien (2) en brandblusapparaten op hun plaats?
- f. Is er gereedschap en zijn reservedelen van de motor aanwezig?
- g. De motor op de juiste manier kunnen starten, schakelen en stoppen. Eén en ander volgens instructieboek van de fabrikant.
- h. De werking kennen (en kunnen verklaren met benoemen van de onderdelen) van de motor.
- i. Na het varen de juiste zorg aan schip en aanwezige installatie kunnen toepassen.

1.2. Uitvoeren van manoeuvres

Diverse manoeuvres tijdens de vaart goed uit kunnen voeren.

- a. Werking van de schroef. Direct na het afvaren het schip uittesten in verband met:
 - draairichting van de schroef, linkse of rechtse schroef;
 - stopweg;
 - draaicirkel in verband met schroef en wind;
 - roerwerking.
- b. Werking van het roer: een schip reageert niet onmiddellijk op het roer. Wanneer je het roer iets draait duurt het even voor het schip van koers verandert. Door tijdig tegenroer te geven, moet je proberen een rechte koers te varen. Het is belangrijk dat je het schip met zo klein mogelijke roerbeweging op koers tracht te houden.

Vooruit vaartlopend:

bij roer naar bakboord zullen de krachten die op het roerblad werken het achterschip naar stuurboord drukken.

Achteruit vaartlopend:

bij roer naar bakboord zullen de krachten die op het roerblad werken het achterschip naar bakboord drukken.

- c. Meren en ontmeren: je meert een schip af op minimaal drie lijnen, te weten een voor- en een achterlijn en een spring. Bij een ondiepe wal zal men in plaats van een achterspring een voorspring aanbrengen om het achterschip voldoende uit de wal te houden. Bij het ontmeren moet je erop letten dat de lijn waar de meeste kracht op komt het laatst losgemaakt wordt. Het is wenselijk de lijnen dubbel te nemen en aan boord te bevestigen. Bij het afmeren voor langere tijd moet je voorzorgen nemen tegen het schavielen (doorslijten) van de lijnen.

Cursus varen met grote schepen 1996

1.2.1. Rechte koers varen, vooruit en achteruit.

1.2.2. Afstoppen.

Vaart minderen, stoppen: tijdig gas terug nemen om vaart te minderen, in verband met schroefwerking zo weinig mogelijk achteruit slaan. Het achteruit slaan moet gebeuren met redelijk vermogen. Daarbij iets corrigerend roer geven.

1.2.3. Noodstop.

1.2.4. Met matige vaart koers houden, bij zijwaarts inkomende wind.

Het schip gaande houden: deze manoeuvre is vaak nodig bij het wachten voor bruggen. Bij sluizen afmeren.

1.2.5. Man over boord.

In korte tijd een man-over-boord manoeuvre kunnen uitvoeren.

1.2.6. Opdraaien.

1.2.7. Handelen bij door-, in- en uitvaren van brug en sluis.

De juiste manoeuvres bij bruggen en sluizen (achter de remming wachtplaats kiezen).

1.2.8. Vastmaken in sluizen, invaren en uitvaren.

Vastmaken in sluizen, invaren en uitvaren (melden).

1.2.9. Kop voor nemen.

1.2.10. Verkeerde oever varen.

1.2.11. Aanleggen met krabbend anker.

1.3. Aankomen, verhalen, afvaren

Het schip goed langs zij van een ander schip, steiger of kade kunnen brengen en afmeren, tevens kunnen afmeren op een boei, ook op stromend water.

- a. Wegvaren van steiger of walkant met behulp van steekeind, zowel voor- als achteruit.
- b. Aanleggen aan steiger of walkant met behulp van steekeind, voor en achter landvast.
- c. Afmeren langs zij een ander schip, langs zij komen van een varend schip.
- d. Afmeren, aan en afvaren van hogerwal met of zonder sterke wind.
- e. Afmeren, aan en afvaren van lagerwal met of zonder sterke wind.
- f. Achteruit aanleggen.
- g. In de wind laten drijven.
- h. Afstoppen.
- i. Goede behandeling roer.
- j. Aanleggen op boei of paal.

1.4. Ankeren

- a. Ankeren met behulp van lieren, drijfwerktuigen, juiste commando's vanaf de brug.
 - b. Gebruik dekstoppen.
 - c. Anker laten slepen bij achteruit varen.
 - d. Ankerbol en ankerlicht hanteren.
 - e. Ankeren op een veilige plaats.
 - f. Lengte ketting bepalen.
 - g. Ankeren in de wind, dwarswind, peilingen.
 - h. Ankeren hoger/lagerwal.
 - i. Ankeren met meerdere ankers.
 - j. Anker opgaan, opbergen en klaren.
 - k. Ankeren met sleep.
- Kunnen ankeren op stroom, tussen kribben, buitenbocht en binnenbocht, ankeren bij tij (omvallen).

1.5. Wrikken, bomen, jagen, roeien, slepen

- a. Met de bijboot kunnen wrikken en roeien.
- b. Diepte kunnen peilen met vaarboom of pikhaak.
- c. Kunnen bomen en jagen met het wachtschip. Bomen: juiste houding, juiste plaats op het schip. Bij het bomen rekening houden met stroomsterkte.

Cursus varen met grote schepen 1996

- d. Met het wachtschip kunnen slepen:
- soorten sleepformatie: enkel, dubbel;
 - op brittlehaak (voor- en nadelen);
 - voor- en nadelen op korte/ lange draad, kruisdraad;
 - juiste sleeplijn, juiste lengte, bevestigen draad, welke steek;
 - opgooien sleeplijn, sleeplijn oppikken, langszij komen;
 - juiste sleepsnelheid, veranderde roerwerking;
 - lengte sleep, bochtenwerk, afstoppen;
 - vastmaken langs wallekant, zowel aan hogewal als aan lagerwal;
 - varen met sleep door bruggen en sluizen, vastmaken in sluizen;
 - verantwoording;
 - langszij komen;
 - juiste verlichting en dagtekens;
 - slepen op stroom.

1.6. Loskomen bij aan de grond zitten

Het eigen of een ander aan de grond zittend vaartuig onder verschillende omstandigheden vlot kunnen krijgen. Motorkracht. Gewichtsverdeling. Assistentie. Bij loskomen van aan de grond rekening houden met stroom, wind en tij. Bij vastlopen rekening houden met afgaand en opkomend tij, maatregelen nemen bij afgaand tij tegen omvallen.

1.7. Toepassen reglementen

Juist toepassen van de reglementen. Je dient een uitwijkmanoeuvre zeer tijdig in te zetten om elk misverstand te voorkomen. Ook van de bemanning wordt oplettendheid en waarschuwing verwacht.

Aanvaringspeiling (achtergrondspeiling)

Kunnen vaststellen of er gevaar voor een aanvaring zal ontstaan bij kruisende koersen door over het andere schip een peiling te nemen op de achtergrond.

1.8. Goed zeemanschap

Onder alle omstandigheden veilig en verantwoord kunnen varen. Zowel bij dag als bij nacht, weten te handelen bij zware golfslag, voor en achter inkomend, juiste toerental motor (doldraaien).

- Een lengte vooruit denken (minimaal).
- Uitloopsnelheid en afstand schatten.
- Een van tevoren uitgezette koers navigeren.
- Bocht goed varen.
- Bij oplopen en voorbijlopen, afstand peilen en snelheid schatten, geluidsseinen en verlichting.
- Vernauwingen.
- Rekening houden met stroom, tij en wind, dwars op stroom, stroom op en stroom af. Koers varen op kompas en verandering.
- Bij opdraaien rekening houden met stroom.
- Het effect van varen in nauw en ondiep vaarwater (zuiging, oeverbeschadiging).
- De beperking kennen van de manoeuvreerbaarheid van bepaalde categorieën van schepen, zoals zeilvaartuigen, sleep- en duweenheden en dergelijke. Daarbij moeten de volgende begrippen bekend zijn: dode hoek, windvang in ongeladen toestand, zuiging en de benodigde manoeuvreerruimte.

2. THEORIE

2.1. Reglementen

De wettelijke bepalingen voor zover deze van belang zijn voor de veiligheid op die wateren.

- Binnenvaartpolitiereglement**
Volledig BPR voor zover van belang voor de niet-bedrijfsmatige vaart kennen. In het bijzonder de artikelen die van belang zijn voor het varen met schepen groter dan 20 meter.
- Het Rijnvaartpolitiereglement**
Kennis dragen van het toepassingsgebied, de algemene verplichtingen van de schipper, de lichten, de dagtekens en geluidsseinen, de tekens langs de waterweg, de vaarregels, in het bijzonder voor zover ze afwijken van die van het BPR, en voor zover van belang voor de niet-bedrijfsmatige vaart.
- Plaatselijke vaarreglementen**
Op de hoogte zijn van andere vaarreglementen dan het BPR en RPR op andere vaarwateren in Nederland die onder A- en B-water vallen voor zover ze van belang zijn voor de niet-beroepsmatige vaart met schepen groter dan 20 meter.

Cursus varen met grote schepen 1996

- d. De Binnenschepenwet en het Binnenschepenbesluit
Artikel 55 binnenschepenwet. Kennis dragen van het doel van de wet en de wijze waarop het doel wordt nagestreefd en het toepassingsgebied van de wet. De categorieën schepen kennen voor de niet bedrijfsmatige binnenvaart, die onder de wet vallen. De wijze van verkrijgen van het certificaat van onderzoek alsmede de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek en de met het onderzoek en toezicht belaste diensten kennen en de mogelijkheden tot beroep. Bij het (nieuw) aanleggen of vervangen van de technische installatie de nieuwste voorschriften volgen. Weten in hoeverre de bestaande installatie aan de eisen voldoet. Weten welke onderdelen van de bestaande installatie nog aan de nieuwste eisen moeten worden aangepast.
- e. De Arbowet
De arbo-principes kennen en weten wat van toepassing is op het eigen schip. Weten dat brandblussers, reddingmiddelen, hijs- en gasinstallaties op vooraf vastgestelde tijdstippen door een erkende organisatie opnieuw gekeurd dienen te worden. Het schip en alle installaties, hulpwerktuigen enz in een zodanige staat brengen en houden dat het schip goedgekeurd kan worden.
- f. Milieu
De basis van de milieuwetgeving kennen en weten wat van toepassing is op het eigen schip. Het afval aan boord kunnen scheiden en op een verantwoorde wijze kunnen afvoeren. Weten wat chemisch afval is, en wat niet. Weten wat gft-afval is, en wat niet. De tekens op verpakkingen van schoonmaakmiddelen, verf, smeermiddelen, brandstoffen, koelvloeistoffen, accu's en batterijen en dergelijke herkennen en weten hoe er mee omgegaan moet worden. Bilgewater en andere verontreinigde vloeistoffen op een verantwoorde wijze kunnen afvoeren. Weten hoe gehandeld moet worden bij gemorste vloeistoffen en weten hoe morsen voorkomen kan worden.

2.2. Benamingen

De benamingen van de onderdelen van schip, motor, hijsinstallaties en hulpwerktuigen zoals de ankerlier kennen.

2.3. Scheepsetiquette en vlagvoering

Bekend zijn met de scheepsetiquette en vlagvoering. Bekend zijn met de Nederlandse vlag, geusje, watervlag enzovoort.

2.4. Theorie van zeilen en varen

De basisprincipes van het motorvaren kunnen verklaren.

- a. Schroefwerking direct en indirect, na- of volgstroom, wind, getij.
- b. Roerwerking, voor- en achteruit.
- c. Draaipunt schip, veranderingen van het draaipunt door gekoppeld varen, slepen, snelheid enz.
- d. Stabiliteit, beïnvloeding door belading, bemanningsleden, deklading, volle, halfvolle en lege tanks.

2.5. De veiligheidsvoorschriften en middelen

Het verschil kennen tussen een drijfhulpmiddel en een reddingvest. Het gebruik kennen van reddingboei met lijn, reddingklos met lijn en andere drijvende voorwerpen. Weten hoe te werken met reddingvlotten, reddingboten en bijboten. De maatregelen ter voorkoming van brand en/of explosie bij het gebruik van flessegas en/of brandbare vloeistoffen kennen en kunnen toepassen. De plaatsen van de brandblusmiddelen weten en deze kunnen gebruiken. De plaatsing en het gebruik van de aan boord voorkomende reddingmiddelen kennen. Weten hoe een radarreflector gemonteerd moet zijn. Op een veiligheidsplan kunnen aangeven waar de brandblusmiddelen, reddingmiddelen, verbandtrommel, zwemtrap, vluchtwegen, noodsignalen en ernstvuurwerk zijn geplaatst. Weten wat er moet gebeuren bij calamiteiten.

2.6. Scheepspapieren

Op de hoogte zijn van de verzekeringsvoorwaarden door de groep aangegaan en bij averij daarnaar kunnen handelen. Weten wanneer de volgende scheepspapieren nodig zijn en weten welke gegevens in deze scheepspapieren vermeld staan: certificaat van onderzoek, bewijs van eigendom, stichtingsakte, kadaster, meetbrief, vaarbewijzen, MBL's, marifoonmachtiging, marifoonbedieningscertificaat, handleiding marifoon, scheepsjournaal, monsterrol, radarcertificaten en vaarvergunningen.

2.7. Navigatie

Kunnen navigeren op stilstaand, stromend en getijdewater. Een route en een uitgebreid vaarplan op kunnen stellen (met tijden) van een lange tocht. Hierbij gebruik maken van waterkaarten, almanakken, nautische boekwerken, nautische instrumenten en andere hulpmiddelen.

2.8. Betonning en bebakening

Alle in Nederland voorkomende betonning en bebakening kennen en herkennen zowel bij dag als bij nacht.

Cursus varen met grote schepen 1996

2.9. Schiemannen

Toepassing en onderhoud van touwwerk. Weten hoe touwwerk na gebruik opgeborgen moet worden. De volgende knopen en steken kunnen maken:

- halve steek, rondtorn, twee halve steken, mastworp, slipsteek, mastworp met voorslag, werpankersteek, platte knoop, schootsteek, dubbele schootsteek, achtknoop, paalsteek, dubbele paalsteek, trompetsteek, boeireepsteek;
- beleggen op kikker en bolder;
- oogsplits, korte splits, eindsplits;
- gewone takeling, benaaide takeling, kruistakeling, bindsel.

Ook kunnen werken met luiken, merkels, gebinten, juiste werking lieren kennen; het kunnen verhelpen van kleine lekkages, pressenning/zeilen aanbrengen, schalken, zeevast sjarren, stormplanken aanbrengen; kennis hebben van zwaar weer vaart.

2.10. Meteorologie

Weerberichten via radio, televisie, marifoon, telefoon en krant kunnen interpreteren en de verkregen informatie benutten. Schaal van Beaufort en de gebruikelijke termen voor de omschrijving van de wind kennen.

2.11. EHBO

Kennis hebben van de 5 hoofdregels van de EHBO. Stoornissen van ademhaling kunnen oplossen (mond op mond beademing), brandwonden behandelen, onderkoeling. Weten wat te doen bij eenvoudige verwondingen, zoals schaafwondjes en splinters. Verbanddoos A kunnen gebruiken.

Cursus varen met grote schepen 1996

Wijze van examineren

Voordat het diploma kan worden overhandigd moeten er aan 5 voorwaarden zijn voldaan. Dit zijn:

- de kandidaat moet in het bezit zijn van het Klein Vaarbewijs;
- de kandidaat moet blij hebben gegeven de verantwoording voor schip en bemanning te kunnen dragen. De kandidaat moet blij hebben gegeven leiding te kunnen geven;
- de kandidaat moet geslaagd zijn voor het theorie-examen;
- de kandidaat moet geslaagd zijn voor het schiemannen-examen;
- de kandidaat moet geslaagd zijn voor het praktijk-examen.

Het enige verschil tussen Scouting leden en niet Scouting leden is:

- de kandidaat die lid is van Scouting moet op het inschrijfformulier een handtekening van de schipper of de groepsvoorzitter hebben. Dit geeft aan de de schipper of groepsvoorzitter denkt dat het verantwoord is om de kandidaat als schipper te laten varen op het groepsschip terwijl alle schepen en alle leden van groep aan boord zijn.

Uitwerking per onderdeel

Klein Vaarbewijs

De kandidaat moet in het bezit zijn van een Klein Vaarbewijs deel II (alle binnenwateren). Op het moment van het praktijk-examen (het laatste examen) moet de kandidaat dit aan de examinerator kunnen tonen. De kandidaat mag eventueel het praktijk-examen zonder Klein Vaarbewijs deel II doen, maar moet dan binnen 18 maanden een copie van het Klein Vaarbewijs II aan de examinerator opsturen, teneinde alle onderdelen voldoende te krijgen. Nadat ook het Klein Vaarbewijs II voldoende is beoordeeld krijgt de kandidaat het diploma toegestuurd.

Het dragen van verantwoordelijkheid en leiding geven

Voor de wijze waarop de kandidaat blij geeft de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning te kunnen dragen, wordt geen beoordeling gegeven, gezien het feit dat dit in de korte tijd die aan het examen wordt gespanneerd alleen zeer subjectief kan. Het dragen van verantwoordelijkheid wordt beoordeeld door de schipper of groepsvoorzitter. Er kunnen zich situaties voordoen, waarbij de examinerator duidelijk kan vaststellen dat de betrokkene deze verantwoordelijkheid nog niet aan kan. In die gevallen kan de examinerator de betrokken kandidaat afwijzen voor een MBL, ongeacht de verdere prestaties. Hij dient op de beoordelingslijst dan wel exact aan te geven op welke gronden hij de betrokkene niet geschikt acht voor een MBL.

De bootleider (m/v) draagt tijdens het varen de verantwoordelijkheid. De bootleider hoeft niet de roerganger te zijn.

Vanzelfsprekend wordt iemand niet zo maar bootleider. Hij moet daarvoor de nodige kennis bezitten, veel hebben gevaren en leiding kunnen geven.

De leiding van de groep en de bemanning moeten natuurlijk wel vertrouwen in de bootleider hebben. De bootleider dient zichzelf en de bemanning ook te kennen; raakt de bootleider in paniek als er een grote boot wat erg dicht langs vaart of verlegt hij de koers wat.

Leiding geven is in de meeste situaties het rustig overleggen wat samen wordt gedaan en dan samen een beslissing nemen. Maar in sommige situaties is het nodig dat de bootleider direct optreedt, voordat er iets fout gaat. Optreden daarna heeft weinig zin.

Een goede bootleider denkt aan de volgende punten. Hij/zij moet:

- zichzelf zijn;
- van anderen willen leren;
- beslissingen durven te nemen, maar er ook op terug durven te komen;
- eerlijk zijn tegenover zichzelf en anderen;
- zorgen dat zijn kennis op peil blijft.

Verantwoordelijkheid betekent dat de bootleider het schip met grote zorg en toewijding behandelt en dat de bemanning er net zo heelhuids uitstapt als ze ingestapt zijn. De verantwoordelijkheid voor de bootleider is het hebben van het besef dat hij het schip in zijn macht heeft en overwicht heeft op de bemanning.

Om in kritieke situaties een duidelijke beslissing te kunnen nemen, is het een eerste vereiste dat de bootleider de situatie kan overzien en in kan schatten wat de gevolgen van zijn actie daarop zijn. Beheerst een bootleider dat, dan kan hij snel een beslissing nemen. Bedenk daarbij ook dat het beter is welke beslissing dan ook te nemen dan geen beslissing. De bootleider moet niet bang zijn om een beslissing te nemen en mocht blijken dat het een niet juiste was, de gevolgen daarvan dan ook te aanvaarden.

Cursus varen met grote schepen 1996

Blijk hebben gegeven de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning te kunnen dragen en in staat zijn leiding te geven. De bootleider is de verantwoordelijke persoon aan boord, ook volgens wettelijke regels. Als er iets fout gaat, is hij degene die er voor opdraait. Veel moeilijkheden kunnen al worden voorkomen door er op toe te zien dat het schip voor vertrek in orde is gebracht en wat minstens zo belangrijk is, tijdens de vaart ook in orde blijft. Als hij met een lek schip gaat varen, dan kiest hij al vooruit tussen natte bagage of hozen. Als de landvasten worden vergeten kan nergens worden aangelegd en als de willen thuis worden gelaten dan behoort hij nergens aan te leggen. De zorgen van "de schipper" (bootleider) zijn er vele. Is z'n schip namelijk prima in orde maar zijn bemanning kent de klappen van de zweep niet, dan komt hij niet erg ver. Schipper, schip en bemanning moeten een eenheid zijn. De schipper (bootleider) moet weten welke commando's hij in bepaalde situaties moet geven en de bemanning moet die commando's stipt en feilloos uit (kunnen) voeren. Zolang de bemanning daartoe nog niet in staat is, mag het eigen vaarwater niet worden verlaten. Veiligheid gaat immers voor alles!!!

De 'schipper' (bootleider) dient er voor te zorgen dat er op hemzelf, zijn schip en zijn bemanning niets valt aan te merken. Leiderschap houdt tevens in dat de bootleider vertelt welke manoeuvres uitgevoerd gaan worden en welke taken de bemanningsleden hierin hebben. De bootleider moet in staat zijn om met elke beschikbare bemanning toch de manoeuvres veilig en verantwoord uit te voeren. Taakverdeling en duidelijke opdrachtgeving spelen hierbij een belangrijke rol.

Theorie-examen

Het theorie-examen bestaat uit 50 multiple choice vragen. De kandidaat moet 70% van de vragen goed beantwoord hebben om te slagen. Dit betekent dat met 35 vragen of meer goed de kandidaat voor het theorie-examen geslaagd is. De vragen over de reglementen worden aan de hand van de nieuwste almanak deel I van de ANWB afgenomen. Gebruik dus altijd de nieuwste! Het theorie-examen blijft 18 maanden geldig. Binnen deze tijd moet de kandidaat voor het praktijk-examen geslaagd zijn. Is dit niet het geval dan moet de kandidaat opnieuw theorie-examen doen. Het theorie-examen kan ook mondeling worden afgenomen indien de kandidaat dit aangeeft en de examinerator de reden hiervoor geldig heeft verklaard. Een reden hiertoe kan zijn, het niet goed beheersen van de Nederlandse Taal of woordblindheid.

Schiemannen-examen

Het schiemansexamen bestaat uit het maken van vijf schiemanopdrachten:

- vier korte opdrachten (platte knoop, paalsteek, schootsteek, enz)
- één lange opdracht (kruistakeling, oogsplits).

De schiemanopdrachten worden afgenomen aan de hand van het boek 'Dit is knopen en splitsen' door Floris Hin.

Vijf opdrachten van ieder drie punten, dus maximaal vijftien punten. Bij 9 punten of meer is de kandidaat geslaagd, bij 8 punten of minder is de kandidaat gezakt. Een goed uitgevoerde opdracht is 3 punten, een foute is 0 punten. Indien de kandidaat gezakt is moet de kandidaat binnen 18 maanden opnieuw schiemannen-examen doen. Indien de kandidaat wel geslaagd is voor het theorie-examen mag de kandidaat praktijk-examen doen.

Praktijk-examen

De kandidaat moet geslaagd zijn voor het theorie-examen om mee te kunnen doen aan het praktijk-examen. De kandidaat vaart in principe op het eigen schip het praktijk-examen. De kandidaat mag indien hij/zij wil slagen geen onderdelen hebben die slecht of onvoldoende zijn uitgevoerd.

2. Praktijkexamen

2.1. Schipperen

Om vertrouwd te kunnen varen, moet worden voldaan aan een aantal eisen. Het gaat er dus niet om, dat de verschillende manoeuvres volgens een exact vooraf bepaald sjabloon moeten worden uitgevoerd, maar dat behoorlijk met een schip kan worden omgegaan (schipperen).

2.2. Algemene aanwijzingen:

De kandidaat moet, ingeval met 'een vreemd schip' wordt gevaren, de gelegenheid krijgen om aan het schip te wennen. Tijdens de vaart moet er op worden gelet of de kandidaat zich bewust is van de aanwezigheid van andere schepen en op de juiste wijze uitwijkt.

2.3. Tijdsduur en windkracht

Afhankelijk van weer en wind, zal er gemiddeld één uur met een kandidaat gevaren moeten worden. Het zal binnen dit tijdsbestek veelal niet mogelijk zijn alle onderdelen goed te examineren. Daarom zal er, afhankelijk van weer, wind, drukte op het water, een keuze moeten worden gemaakt. Het examen kan afgenomen worden bij windkracht van tenminste 2.

2.4. Verplichte manoeuvres

- rechte koers varen, ook met sterke dwarswind;
- achteruit varen;
- noodstop;
- langs zij varen;
- man-over-boord;
- aanleggen en afvaren aan hoger- en lagerwal;
- ander schip assisteren.

2.5. Beoordeling algemeen

Verder moeten alle manoeuvres, zoals aanleggen ("voor" de wind, evenals "tegen" wind), afvaren en dergelijke, correct geschieden. Zie er bij het beoordelen van de verschillende onderdelen op toe, dat alles ook rustig geschiedt. Als er een manoeuvre fout gaat, kan deze door de kandidaat worden overgedaan.

2.6. Beoordeling per onderdeel

- Het controleren en vaarklaar maken moet vlot gebeuren.
- Het bedienen van gas en koppeling moet correct geschieden.
- De manoeuvres moeten zo worden uitgevoerd, dat bij motorstoring geen onaanvaardbare gevaarlijke situaties ontstaan.
- Man-over-boord; let op de roep "zwem", het laten aanwijzen en de boei toegooien.
- Afstoppen, afmeren en verhalen van het schip; tijdig landvasten gereed, afhouden. Gebruik landvasten, stootwillen en eventueel spring. Veilig en met inzicht verhalen.
- Schipperen en inzicht; probeer er achter te komen of de kandidaat het schip "in z'n vingers" heeft, of hij situaties snel kan overzien, vlot reageert op de situatie, inventief is.
- Toepassing reglementen; let tijdens elke manoeuvre op de veiligheid.
- Commandovoering/organisatie; tijdig de juiste en duidelijke commando's geven. Vooraf goede taakverdeling maken en kenbaar laten maken hoe de kandidaat de manoeuvre dient te gaan uitvoeren (instrueren van de bemanning).
- Het kunnen dragen van de verantwoordelijkheid wordt in principe vastgesteld door de schipper en bekrachtigd met zijn/haar handtekening op het aanvraagformulier.

Het is echter mogelijk dat de kandidaat gedurende het korte examen duidelijk blijkt geeft de verantwoordelijkheid niet aan te kunnen. De examinerator kan dan, met redenen omkleed, de betrokken kandidaat op dit punt afwijzen.

2.7. Te beoordelen handelingen:

- het vaarklaar maken en controleren van het schip;
- bediening van de motor;
- aanleggen en afvaren;
- ankeren (ook met korte sleep);
- man-over-boord.