

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

In dit document staat alle belangrijke informatie voor het CWO Groot Motorschip praktijkexamen (GMSP). Het document is opgedeeld in drie hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 – Examenprogramma voor het CWO Groot Motorschip. Dit examenprogramma is vastgesteld door de Minister van I&W.

Hoofdstuk 2 – Afbakening CWO Groot Motorschip – praktijkexamen.

Hoofdstuk 3 – Toetsmatrijs CWO Groot Motorschip – praktijkexamen en bijlage 1 clusters.

1. Examenprogramma voor het CWO Groot Motorschip om in het bezit te komen van het Groot Pleziervaartbewijs II

Randvoorwaarden

Het diploma CWO Groot Motorschip dat recht geeft op het Groot Pleziervaartbewijs II wordt uitgereikt aan personen die blijk hebben gegeven de onderdelen, zoals omschreven bij het CWO Groot Motorschip, onder alle omstandigheden (windkracht tot en met 5 Beaufort) op de Nederlandse binnenwateren te beheersen, varende met een motorschip van 25 tot 40 meter uitsluitend bestemd voor de pleziervaart. Alle vereiste vaarmanoeuvres dienen te kunnen worden uitgevoerd.

Men functioneert als schipper van een motorschip van 25 tot 40 meter en kan onder de gestelde omstandigheden verantwoord en veilig varen en manoeuvreren. Daarnaast kan men leiding geven aan de bemanning en zelfstandig navigeren. Hij of zij kan onder alle omstandigheden de eindverantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen. Hij of zij beschikt over een geldig Klein Vaarbewijs II of een geldig examenresultaat Klein Vaarbewijs II en een certificaat om de marifoon te mogen bedienen.

Exameneisen Praktijk

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

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

2. Afbakening examen CWO Groot Motorschip – praktijkexamen

- De afbakening is samengesteld aan de hand van de exameneisen, opgenomen in “Het Besluit tot goedkeuring van de examenreglementen en examenprogramma’s voor de Binnenvaart in verband met de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet bijlage 2, Annex 1 sub. Annex 1”.
- Bij ieder onderwerp is de mate van vereiste kennis (taxonomie) voor de te stellen vragen als volgt aangegeven:
 - Kennis: Informatie herinneren en kunnen reproduceren.
 - Begrip: Informatie kunnen samenvatten, uitleggen.
 - Toepassing: Informatie kunnen gebruiken om een probleem op te lossen.
- De inhoud van de examens CWO Groot Motorschip is beperkt tot de onderwerpen zoals hierna is aangegeven.
- Om het praktijkexamen te mogen afleggen voor CWO-GMS moet de kandidaat in bezit zijn van een geldig Klein Vaarbewijs II of een geldig examenresultaat Klein Vaarbewijs II, marifoocertificaat en voldoende examenresultaten voor de theorie-examens van CWO-GMS. Er wordt dus verondersteld dat de kandidaat de examenstof voor KVB1 en KVB2 beheerst. De examenstof voor CWO-GMS is daarop aanvullend.
- Om een compleet beeld te geven is in deze Afbakening de examenstof in afdeling A, die hoort bij de scheepvaartreglementen voor KVB1 en KVB2 opgenomen en cursief gezet. De onderdelen die voor CWO-GMS de KVB-examenstof verder aanvullen zijn er tussengezet in vette tekst. De examenvragen gaan voornamelijk over die vet gezette onderwerpen. Daar waar er een nauwe samenhang met de stof KVB is, kunnen er ook vragen KVB gesteld worden.

Men moet in alle omstandigheden kunnen manoeuvreren op de motor. In lastige situaties kan men alternatieven aangeven en uitvoeren. Het schip is te allen tijde onder controle.

Tijdens het praktijkexamen wordt de kandidaat in 2 rollen geëxamineerd:

- Schipper (S)
- Deksmen (D)

De schipper voert het schip en is verantwoordelijk voor de veiligheid van de bemanning en het schip en voor een veilige navigatie. Hij bedient hoofdzakelijk het roer en geeft de deksman alsnodig aanwijzingen.

De deksman is ondersteunend aan de schipper en verricht zijn werkzaamheden in diens opdracht, als ook op eigen initiatief en inzicht, indien nodig of gewenst.

Onder “kopbesturing” wordt verstaan, passieve- als ook actieve kopbesturing. Het gebruik van kopbesturing is in bepaalde mate, toegestaan. Het gebruik van zijzwaarden (indien aanwezig), is toegestaan. Het gebruik van een zogenaamde hekschroef of hekschroeven, is niet toegestaan. Wanneer in dit document wordt gesproken over “motor”, wordt hiermee de hoofdmotor- of worden de hoofdmotoren bedoeld, tenzij nadrukkelijk anders benoemd.

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

	<ul style="list-style-type: none"> • Zonodig afzuiger en gasdetector aanzetten voor iedere start en motorruimte minimaal 5 minuten ontluichten (benzinemotoren). <p>c. <u>Motor starten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Controle dashboardmeters. • Luisteren naar afwijkende geluiden. • Koelsysteem controleren (bijv. kijken naar koelwater bij directe koeling). • Bij het starten van benzinemotoren: controleer op benzinedampen, brandstofsysteem nalopen op lekkage of schavielen, geen open vuur en niet roken! <p>d. <u>Voor het varen controle van het functioneren van:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schroefwerking en vaststellen of de draairichting van de schroef links of rechts is. • Werking keerkoppeling. • Werking stuurgerei. • Werking en gebruik van de kopbesturing (indien aanwezig.) <p>e. <u>Controles tijdens het varen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Meters en lampjes dashboard. • Oliedruk. • Temperatuur. • Laden accu (dynamo). • Letten op afwijkende geluiden. <p>f. <u>Nazorg motor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Motor stationair laten lopen, controle oliedruk. • Motorkamer ventileren na afzetten motor (benzinemotoren). • 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, kopbesturing) uitschakelen/afzetten. • Dagelijks onderhoud toepassen. 	<p>S S/D S/D S/D</p> <p>S S S S</p> <p>S S S S S/D</p> <p>S S/D S/D S/D S/D S/D S/D S/D</p>
--	---	---

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

<p>3. Vaststellen van manoeuvreer-eigenschappen en schroef-/roerwerking (toepassen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Squat en effect van verhoogde stroomsnelheid van water tussen wal en schip bij wegvaren, interactie met wal en andere schepen. a. <u>Werking van de schroef</u> Direct na het afvaren (indien mogelijk) het schip uittesten in verband met: <ul style="list-style-type: none"> • 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. b. <u>Werking van het roer</u> <ul style="list-style-type: none"> • 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. c. <u>Werking kopbesturing.</u> (indien aanwezig) De bediening van actieve kopbesturing, kan heel divers zijn. Ook de richting van de waterstuwstraal en zijdelingse beweging (reactie)van het voorschip daarop, controleren in relatie tot de stand van het bedieningsmiddel. (pookje, lever, drukknoppen, draaischakelaar etc.) Vaststellen dat het systeem van de kopbesturing niet is vervuild of geblokkeerd (drijfvuil). 	<p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p>
<p>4. Meren en ontmeren (toepassen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Afmeren van het schip op minimaal drie trossen en/of springen, te weten: op voortros, achtertros en voorspring of achterspring. • Bij een ondiepe wal in plaats van een achterspring 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. • Bij het afmeren voor langere tijd moeten voorzorgen genomen worden tegen het schavielen (doorslijten) van de trossen en/of springen. 	<p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p>
<p>5. Manoeuvreren (toepassen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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, sluisen 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. 	<p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p> <p>S</p>

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

<p>6. Afvaren (toepassen)</p>	<p>Afvaartplan maken: hierbij rekening houden met de eigenschappen van het schip. De manoeuvre aanpassen aan scheepvaart/windrichting/stroming/ligplaats.</p> <p>a. Hoger wal: Het schip door middel van de wind en/of spring vrij manoeuvreren van de wal en wegvaren.</p> <p>b. Langswal: Komt de wind van voren dan de achterspring laten staan, achteruit slaan, 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.</p> <p>c. Lager wal: Op voor- of achterspring afvaren, afhankelijk van de sterkte van de wind.</p> <p>d. Luwte: Op voor- of achterspring wegvaren.</p> <p>e. Kade, remmingwerk, meerstoel of meerpaal: Op voor- of achterspring afvaren, afhankelijk van de windrichting.</p> <p>f. Zachte wal: Schip in gewenste vaarrichting brengen en daarna afvaren.</p> <p>g. Ondiepe wal: Motor starten, achterschip van de wal brengen en achteruitvaren (hierbij rekening houden met het koelsysteem).</p> <p>H. Stroming: Bij het afvaren met stroming effectief gebruik maken van de stroming.</p>	<p>S</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p>
<p>7. Aankomen (toepassen)</p>	<p>Vorbereidingen treffen: aankomstplan, trossen, springen, stootkussens. Bij de manoeuvre rekening houden met de eigenschappen van het schip en aanpassen aan scheepvaart/windrichting/stroomrichting/ligplaats.</p> <p>A. <u>In verband met de windrichting:</u></p> <p>a. Hoger wal: Onder een hoek (grootte hangt af van de vorm van het schip) aankomen op voorspring en achterschip bij de wal brengen.</p> <p>b. Langswal: Tegen de wind aankomen op voorspring. Voor de wind aankomen op achtertros.</p> <p>c. Lager wal: 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 of tros vastmaken aan de kant waar de wind vandaan komt en eventueel gebruik maken van een anker.</p> <p>d. Luwte: Als hogerwal.</p> <p>B. <u>In verband met de aanlegplaats:</u></p> <p>a. Kade, remmingwerk: Aankomen op voorspring of achtertros afhankelijk of de wind van voren of van achteren inkomt.</p> <p>b. Meerstoel of meerpaal: Op korte voorspring waarbij met stationair vooruit draaiende schroef gestuurd kan worden.</p> <p>c. Zachte wal: Aankomen op voorspring.</p> <p>d. Ondiepe wal: Zacht aankomen, trossen of springen uitbrengen en afmeren.</p> <p>e. Stroming: Bij het aankomen met stroming effectief gebruik maken van de stroming. Bij voorkeur tegen de stroming in aanleggen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hieuwlijn gooien over minimaal 15 m • Het gevaar kennen van speciaal kunststof trossen in dit verband. 	<p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>S/D</p> <p>D</p> <p>D</p>

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

8. Het schip gaande houden (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	S S S
9. Ankeren (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> 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. <p>A. Ankeren Vorbereiding:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anker klaarmaken, ankerbol, communicatie-afspraken. <p>Manoeuvre:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. Met spudpalen werken, spudpalen laten zakken <p>B. Anker op gaan</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. Met spudpalen werken, spudpalen laten zakken 	S/D S/D S/D S S D D D D D S D S/D D S

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

10. Navigatie en meteorologie (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 verlijering vast te stellen. • Tijdens de vaart rekening houden met het aanwezige betonningsstelsel (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. 	S S S S S S S S
11. Elektronische navigatie-instrumenten (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Getoonde gegevens kunnen gebruiken voor de navigatie. • Bekend zijn met mogelijke miswijzing en de (on)mogelijkheden van deze instrumenten: (D-) GPS, log, dieptemeter, elektronische zeekaart, kaartplotter, radar. • Voor al deze instrumenten geldt dat ze gebruikt kunnen worden op het moment dat ze aan boord zijn. 	S S S
12. Loskomen van aan de grond (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	S
13. Bunkeren en brandstof (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	S/D S/D
14. Achteruit varen (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Gecontroleerd achteruit kunnen varen, rekening houdend met het wieleffect en scheepsvorm. • Daarnaast dient men rekening te houden met de stroming en de wind. 	S S
15. Keren in nauw vaarwater (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Het schip kunnen keren in nauw vaarwater. <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	S S S S
16. Passeren van bruggen, sluisen en objecten, alsook het in en uitvaren van havens (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • In de praktijkexamentocht zijn bruggen en/of sluisen opgenomen. <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 maken in een sluis. 	S S S S S/D

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

17. Vlagvoering en scheepspapieren (kennis)	<ul style="list-style-type: none"> • Diverse seinvlaggen zoals gebruikelijk in de Nederlandse reglementen. • Zorgdragen dat alle benodigde scheeps- en persoonlijke papieren gereed liggen voor controle indien aanwezig: <ul style="list-style-type: none"> • Vaarbewijs • Marifoonpapieren • Verzekeringpapieren • Meetbrief • Radarpapieren • Rijnpatent • Gaskeuringsrapport • Certificaat van Onderzoek 	S/D S/D
18. Techniek aan boord (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	S/D S/D S/D
19. Reglementen (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	S S S S
20. Man over boord (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • In staat zijn zo vlot en veilig als mogelijk (afhankelijk van de situatie) 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: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	S/D S D S S
21. Afstoppen/ Noodstop (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Het schip veilig op de motor kunnen afstoppen. • Een noodstop uitvoeren. • Afstoppen met behulp van trossen of springen moet vermeden worden. • <u>Vaart minderen, stoppen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	S S S S S S S

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Noodstop:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Het schip op een zo'n kort mogelijke afstand veilig stilleggen. ▪ Rekening houdend met het overige scheepvaart verkeer en de overige omstandigheden. 	S S
22. Schiemanswerk (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • De volgende steken en knopen kunnen toepassen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ twee halve steken, ▪ slipsteek, ▪ platte knoop, ▪ schootsteek (dubbele), ▪ mastworp, ▪ paalsteek, ▪ opschieten van een lijn, ▪ lijn beleggen op een bolder. 	D
23a Slepen (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Kleine schepen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. 	S D/S D/S D S S S
23b (inzicht)	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Grote schepen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Het slepen van grote schepen is verboden, dit is voorbehouden aan de beroepsvaart. 	S
24. Leiding geven (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Duidelijke commandovoering tijdens voorbereiding en uitvoering van de manoeuvre, inzet van de bemanning op de juiste manier (ook met relatief onervaren bemanning kunnen varen). 	S
25. Varen van een tocht (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • De kandidaat moet met behulp van kaarten en boekwerken de weg kunnen vinden. • Geëxamineerd kunnen worden o.a. <ul style="list-style-type: none"> ○ het voorbereiden en varen van een tocht, ○ het nemen van een wantij, ○ de aanloop van een vreemde haven, ○ droogvallen. • 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 (getij)stroom. 	S S S S S S
26. Sturen op het kompas (toepassen)	<ul style="list-style-type: none"> • Op het kompas kunnen varen, ook bij slecht weer en zicht. Hierbij de navigatie zoals benodigd bij het varen op ruime wateren kunnen toepassen. 	S

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

3. Toetsmatrijs CWO Groot Motorschip – praktijkexamen

Opgesteld door: CBR divisie CCV

Categoriecode: CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

Toetsvorm: praktijk

Dekkingsgraad toetstermen: 100%

Cesuur: de kandidaat moet voor alle vier de clusters een voldoende hebben behaald (voor clusters zie bijlage 1).

Geldigheid examenresultaat: n.v.t.

Bijzonderheden: tijdsduur examen 180 minuten. Voor het afleggen van het praktijkexamen moet de kandidaat in het bezit zijn van een geldig marifoon bedieningscertificaat (marifoon basiscertificaat, MARCOM-B of MARCOM-A), een geldig Klein vaarbewijs II of een geldig examenresultaat Klein Vaarbewijs II en een geldig examenresultaat voor de theorie-examens CWO Groot Motorschip deel A en B.

Eindtermen: Dit zijn de hoofdonderwerpen die in het examen voorkomen. Hierin staat globaal omschreven wat er in het examen terug kan komen.

Toetstermen: Dit zijn onderdelen van een eindterm. Hierin staat meer uitgebreid omschreven wat er in het examen terug kan komen.

Zie voor een verdere uitwerking van de toetstermen de bijbehorende Afbakening in hoofdstuk 2.

De toetstermen zijn ten behoeve van het examen, onderverdeeld in clusters

	Eindtermen
	De kandidaat laat tijdens het examen duidelijk zien:
1.	Het schip te beheersen onder de omstandigheden zoals beschreven bij de randvoorwaarden (zie pagina 1, <i>randvoorwaarden</i>).
2.	Dat hij/zij in lastige situaties alternatieven kan aanvoeren en kan uitvoeren.
3.	Dat hij/zij verantwoord, vlot en veilig kan manoeuvreren en navigeren. In geval van discussie met de examinerator kan de kandidaat duidelijk aangeven waarom voor een bepaalde oplossing gekozen is.
4.	Dat hij/zij de juiste gespreksdiscipline toont bij het gebruik van de marifoon.
5.	Dat hij/zij veilig kan omgaan met de techniek aan boord met name in de machinekamer en op andere plaatsen die gevaar op kunnen leveren.
6.	Dat hij/zij de eindverantwoording over het schip en de bemanning kan dragen en duidelijk leiding kan geven.
7.	Dat hij/zij de indruk geeft de theorie van het theorie-examen te beheersen. Tijdens het praktijkexamen wordt beoordeeld aan de hand van de op dat moment geldende eisen/reglementen.

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

Bijlage 1 - Clusters

Cluster voorbereiding

1. Voorzorgen
2. Controle schip, motor(en) en (veiligheids)uitrusting
3. Vaststellen van manoeuvreer-eigenschappen en schroef-/ roerwerking/ kopbesturing
17. Scheepspapieren

Cluster algemene indruk

10. Navigatie en meteorologie
11. Elektronische navigatie-instrumenten
13. Bunkeren en brandstof
18. Techniek aan boord
19. Toepassen reglementen
22. Schiemanswerk
24. Leiding geven
25. Varen van een tocht

Cluster Basisvaardigheden

4. Meren en ontmeren
5. Manoeuvreren
6. Afvaren
7. Aankomen
8. Het schip gaande houden

Cluster Bijzondere verrichtingen

9. Ankeren
12. Loskomen van aan de grond
14. Achteruit varen
15. Keren in nauw vaarwater
16. Passeren van bruggen, sluizen en objecten en in- en uitvaren van havens
20. Man over boord
21. Afstoppen, noodstop
- 23a. Slepen kleine schepen
26. Sturen op het kompas

Examendocument CWO Groot Motorschip – praktijkexamen (GMSP)

Ingreep tijdens het praktijkexamen

Het praktijkexamen zal onmiddellijk worden afgebroken bij de volgende situaties:

- Fouten in voorrangsituaties. Niet tijdig uitwijken waardoor misverstanden ontstaan.
- Het schip, de opvarenden of anderen zijn in gevaar gebracht door de kandidaat. Dit geldt ook in het geval dat de kandidaat zichzelf in gevaar brengt.
- Het niet kunnen dragen van de verantwoordelijkheid voor schip en opvarenden.
- Het schip niet onder controle hebben.
- Geen rekening houden met het overige scheepvaartverkeer.

Indien het praktijkexamen als gevolg van een van deze redenen onmiddellijk wordt afgebroken, wordt dit gezien als een ingreep tijdens het examen. De examenkandidaat is dan gezakt voor het praktijkexamen. Het praktijkexamen wordt niet vervolgd.