

Vaaraanwijzingen Club Zeezeilers Twellegea (CZT)

Aanhangsel onder het Huishoudelijke Reglement

VAARAANWIJZINGEN 2024



De Algemene Ledenvergadering van de CZT heeft deze
Vaaraanwijzingen vastgesteld tijdens in haar vergadering
in november 1998 in Kampen.
Herzien januari 2000, januari 2004,
januari 2010 en
januari 2024

Inleiding

De Vaaraanwijzingen zijn als onderdeel van het huishoudelijk reglement, de leidraad voor het bevorderen van een veilige en plezierige vaart tijdens de tochten die de CZT organiseert. Op het water gelden allerlei voorschriften zoals het BPR en het BVA. Bij het organiseren van zeiltochten in verenigingsverband bieden dergelijke voorschriften onvoldoende houvast. Deze Vaaraanwijzingen voorzien in deze leemte.

In 1998 werden de Vaaraanwijzingen geïntroduceerd; inmiddels zijn zij ook van kracht verklaard. Elk jaar willen we de inhoud evalueren en zo nodig bijstellen.

Het bestuur,
zomer 2009

Vierde uitgave

De aanpassingen in deze uitgave hebben betrekking op de relaties in de driehoek: vereniging – schipper & schip – opstapper.

De vereniging heeft de verantwoordelijkheid het beleid te bepalen, de spelregels hiervoor op te stellen en deze na te leven.

De verantwoordelijkheid voor de conditie en functioneren van het schip, tuigage, uitrusting en reddingsmiddelen en het functioneren van het geheel ligt in zijn geheel bij de betreffende schipper.

De opstapper heeft de verantwoording zich naar beste kunnen in te zetten om een veilige vaart te bevorderen.

A. Tot nu lag de opdracht om de schepen te keuren bij de vereniging.

Het bestuur stelt voor de verplichte keuringen op te heffen. De vereniging wil echter wel vast kunnen stellen of het schip voldoet aan de onderliggende vaaraanwijzingen. Voorstel voor aanpassingen en het werken met een sloopsschouw zijn hieronder opgenomen.

B. Tevens stelt het bestuur voor de “commissie Veiligheid en Schepen” aan te passen. Uit een commissie, met een poule van “ervaringsdeskundige-leden” kan steeds een tweetal, in de omgeving van het betreffende schip wonende, leden de “sloopsschouw” uitvoeren en daarna verslag uitbrengen aan het bestuur.

C. De huidige vaaraanwijzingen stellen dat de CZT zorg draagt voor het organiseren van lezingen en cursussen om kennis en ervaring op peil te houden. Het bestuur stelt voor deze verplichting op te heffen.

Daarvoor in de plaats kunnen, op initiatief van leden en/of bestuur, bij voldoende deelname, lezingen of workshops worden georganiseerd.

Copyright CZT, Voor correspondentie over de inhoud van deze vaaraanwijzingen, verzoeken we de lezer contact op te nemen met de secretaris van de CZT (zie www.CZT.nl). Deze Vaaraanwijzingen zijn ook beschikbaar op de website: www.czt.nl.

1 Algemene bepalingen

- 1.1 Het doel van deze Vaaraanwijzingen is het bevorderen van een veilige vaart in verenigingsverband.
Deze vaaraanwijzingen zijn de leidraad en vormen een onderdeel van het huishoudelijk reglement. Voor het overige geldt goed zeemanschap.
- 1.2 Bij de vaaraanwijzingen wordt gesproken over de noodzakelijke kennis en vaardigheden, dit kan worden verkregen door middel van scholing/diploma's maar ook zeker middels beoefenen van de zeilsport en opgedane ervaringen.
- 1.3 De bestaande publieke wetten en bepalingen prevaleren, ongeacht de inhoud van de voorschriften van deze vaaraanwijzingen.
- 1.4 Het bestuur benoemt een commissie Schepen en veiligheid. Deze heeft tot taak de Vaaraanwijzingen te handhaven en het bestuur van advies te dienen wanneer het reglement in voorkomende gevallen niet voorziet.
Tevens coördineert de commissie de "scheepsschouw". Zie onder artikel 3.
De schouw kan zijn aangevraagd door de schipper, het bestuur, een commissie.
Leden kunnen het bestuur voorstellen een scheepsschouw uit te voeren.
De commissie Schepen en Veiligheid heeft alleen een functie aan de wal en niet tijdens CZT-tochten (zie cruise-director).
- 1.6 Leden, schippers en bemanningsleden, zijn te allen tijde zelf verantwoordelijk voor het op peil brengen en houden van hun kennis en vaardigheden. Het CWO geldt hierbij als richtlijn.
- 1.7 In deze vaaraanwijzingen wordt hieronder gesproken over **schippers** en **bemannig**.
Onder schipper wordt verstaan: de schipper(m/v)-eigenaar van het schip, indien de schipper NIET de eigenaar van het schip is dient dit bij inschrijving nadrukkelijk te worden vermeld.
Onder bemanning wordt verstaan: de opstapper als lid van de CZT, de opstapper als introduc e van een CZT-lid en eigen bemanning van de schipper(m/v).

2 Schip en uitrusting

- 2.1 De schipper is verantwoordelijk voor de aanwezigheid en conditie van een adequate uitrusting van het schip.
Omwille van de veiligheid van het schip, de schipper, de bemanning en andere scheepvaart worden door de vereniging **minimumeisen** gesteld aan schip en uitrusting, deze zijn verwoord in bijlage 2.
- 2.2 Niet alleen de aanwezigheid van de uitrusting, maar ook de conditie en het functioneren ervan is belangrijk. Schip en uitrusting dienen periodiek door de schipper geïnspecteerd te worden. De schipper van het schip is verantwoordelijk voor deze conditie en functioneren.
- 2.3 Bijlage 2 bestaat uit de KNRM-uitrustingslijst, aangevuld met enkele relevante onderdelen. Aanpassingen of aanvullingen in de lijst, door de KNRM, worden automatisch in bijlage 2 overgenomen en in de schippers- en ledenvergadering besproken.

3 Scheepsschouw

- 3.1 Bij deelname van een schip aan een CZT evenement eist de CZT dat het schip voldoet aan de uitrustingseisen zoals zijn opgesteld in bijlage 2 van de vaaraanwijzingen (zie ook artikel 2).
- 3.2 Om deze eisen te handhaven en om de schipper van advies te dienen wordt elk schip bij aanmelding bij de vereniging onderworpen aan een scheepsschouw.
Middels een bezoek van ervaringsdeskundige commissieleden aan het betreffende schip wordt de uitrusting van het schip, volgens de uitrustingslijst van bijlage 2, gecontroleerd en beoordeeld en wordt advies gegeven aan de schipper.
Tevens zorgt het voor een algemene indruk van de conditie van het schip, installaties en de overige uitrusting.
- 3.3 Het streven is de scheepsschouw 1x per 5 jaar uit te voeren.
Na de scheepsschouw wordt verslag gedaan aan het bestuur.
- 3.4 Tussentijds kan de schouw worden uitgevoerd op aanvraag van de schipper, het bestuur en/of commissies,

4 Schipper en bemanning

Kennis en ervaring

- 4.1 Kennis van en ervaring met zeiltechniek, schip, uitrusting, navigatie zijn noodzakelijk voor de veilige vaart. Het CWO geldt als richtlijn, wettelijke eisen prevaleren.
- 4.2 CZT organiseert op voorspraak van bestuur en/of leden lezingen of workshops en/of cursussen om deze kennis en vaardigheden uit te breiden.
Buiten CZT-verband worden cursussen georganiseerd waaraan elke watersporter kan deelnemen om het gewenste niveau te behalen c.q. behouden.
- 4.3 CZT organiseert jaarlijks verschillende tochten; deze tochten zijn er ook om - naast de theoretische verdieping door cursussen en lezingen - praktische ervaring op te doen.
Overleg tussen schipper en bemanning hier ontrent kan helpen om concreet aan de slag te gaan
Waarnemingen door de commissie Schepen en Veiligheid en de commissie Tochtvoorbereiding & Indeling, kunnen worden gebruikt bij de indeling van de volgende tochten.
- 4.4 CZT inventariseert regelmatig het niveau van kennis en ervaring bij leden door een vragenlijst rond te sturen of online via de website. De uitkomsten, samen met de opgedane ervaring tijdens de tochten, vormen de basis voor de indeling van de schippers en bemanning bij tochten.

Deelnemers (schipper en bemanning)

- 4.5 De deelnemers dragen zelf zorg voor adequate persoonlijke uitrusting en kleding. Een goede uitrusting draagt bij aan een veilige vaart.
- 4.6 Elke deelnemer zorgt zelf voor een passend en goed werkend reddingsvest en bijpassende veiligheidsslijn.
- 4.7 Bemanningsleden dienen relevante gezondheidsklachten/risico's te melden bij het inschrijven voor de tocht en aan boord aan de schipper.
- 4.8 Schippers en bemanning geven bij het inschrijven voor de tocht een telefoonnummer/adres van een contactpersoon op de wal met wie in noodgevallen contact opgenomen kan worden.
- 4.9 De CZT (cie Tochtvoorbereiding en Indeling) zorgt voor een contactpersoon op de wal ("Walschipper") voor communicatie tussen achterblijvers en deelnemers aan de tocht.
Deze contactpersoon onderhoudt contact met de cruise-director aangaande vertrek, aankomst, afmelden en calamiteiten.
Hiertoe heeft hij de beschikking over telefoon en internet en zo mogelijk de Kustwacht.
- 4.10 Alle deelnemers aan de tocht dienen hun paspoort of ID bij zich te dragen.
- .

Samenstelling van de bemanning

- 4.11 De schipper schrijft in voor een bepaalde tocht en geeft op hoeveel kooien voor bemanningsleden (eigen bemanning niet meegerekend) beschikbaar zijn.
De schipper kan voorkeuren aangeven aangaande de bemanningsamenstelling.
- 4.12 Een bemanningslid schrijft in voor een bepaalde tocht en ook hij kan hierbij voorkeuren aangeven.
- 4.13 De Commissie Tochtvoorbereiding & Indeling draagt zorg voor een adequate indeling van de beschikbare bemanning.
Bij indeling wordt waar mogelijk rekening gehouden met de opgegeven voorkeuren.
De kwaliteit van de beschikbare bemanning kan mede bepalend zijn voor het wel of niet doorgaan van langere oversteken.
De Cie. Tochtvoorbereiding en Indeling zal de indeling en de relevante informatie voor de tocht aan schippers en bemanning kenbaar maken.

- 4.14 Afhankelijk van de geplande bestemming zal bij de indeling rekening worden gehouden met het aantal bemanningsleden per schip. Uitgangspunt voor elke tocht is dat een zeilschip met twee bemanningsleden (schipper en bemanningslid) gevaren kan worden. Hier kan, indien weloverwogen, van worden afgeweken.
- 4.15 De schippers maken voorafgaand aan de tocht zo nodig afspraken met de beoogde bemanning over de voorbereiding van de tocht (kennismaking, overvaren jacht van thuishaven naar vertrekpunt etc.).
- 4.16 Het is de verantwoordelijkheid van de schipper, met name bij langere tochten en/of oversteken, de samenstelling en gesteldheid van zijn bemanning naar beste kunnen te beoordelen alvorens te besluiten uit te varen. Hij kan problemen hierbij in het schippersoverleg, voorafgaande aan de tocht, inbrengen.
- 4.17 Voordat een "nieuw schip of schipper" wordt ingedeeld voor tochten op en over zee zorgen de leden van de cie. Schepen en Veiligheid en cie. Tochtvoorbereiding en Indeling dat zij een voldoende indruk hebben over kennis en kunde van de schipper. De wijze waarop dit gebeurt, staat de commissies vrij. Dit kan bijvoorbeeld door het schip eerst in te delen bij een Wadden- of IJsselmeertocht.

Eisen aan de bemanning bij verschillende tochten

De indelingscommissie staat voor de opgave om voor elke tocht en elk schip een passende bemanning samen te stellen. Het is een lastig opgave om hiervoor eenduidige richtlijnen op te stellen. Er zijn veel variabelen om rekening mee te houden. Te denken valt aan de mogelijke weersomstandigheden (temperatuur/ windsnelheid/neerslag/windrichting), binnenwateren of zee (golfhoogte), te zeilen afstanden (tijdsduur van de tocht), kwaliteit van schip, schipper en co-schipper, aantal opstappers (wachtlopen), snelheid van schepen (tijdsduur van de tocht/bereik), comfort aan boord, etc.

We moeten niet toe naar strakke regels die om controle en naleving vragen. Ervaringen met de marifoondiscipline en kwaliteit van de marifooninstallatie leren dat dat lastig is. Bovendien is de schipper altijd eindverantwoordelijk. Deze notitie is vooral bedoeld om opstappers enig inzicht te te geven in de afwegingen van de indelingscommissie.

De belangrijkste overwegingen zijn:

- Elke schip heeft tijdens tochten een bekwame schipper en co-schipper aan boord (ten minste twee personen).
- Tijdens het wachtlopen moet er altijd een bekwaam persoon aan dek zijn.
- De bemanning moet over voldoende conditie beschikken om de tocht te kunnen volbrengen
- De bemanning moet dusdanig mobiel zijn dat er geen gevaarlijke situaties ontstaan tijdens behoorlijke zeegang.
- Van de bemanning mag verwacht worden dat zij minimaal de basisbeginselen van het zeilen beheersen (CWO-1).

De laatste drie punten zouden ook bij de toelating van nieuwe leden getoetst moeten worden.

In de tabel op de volgende pagina is een poging gedaan om deze overwegingen te vertalen in vereisten bij de tochten zoals die door de CZT gevaren worden.

Schipper OF co-schipper

	Meerdaagse tocht op zee met eventueel nachtelijke oversteken	Dagtochten op IJsselmeer of wad
Varen in het donker	X	X
Varen op getijdewater	X	X
Zeilen bij windkracht 6-7	X	X
Navigeren met plotter	X	X
TKN / weerberichten	X	X
Marifoonbewijs	X	X
Kennis van BPR / ZAR	X	X
Wachtlopen bij nachtelijke oversteek	X	
Havenaanloop bij nacht	X	X
Zeeziektebestendig	X	
Mobiel aan dek bij zeegang	X	X

Overige bemanning (X = iedereen, 1p = tenminste 1 persoon, kan ook de co-schipper zijn, mits schipper voldoet aan de tabel hierboven)

	Meerdaagse tocht op zee met eventueel nachtelijke oversteken	Dagtochten op IJsselmeer of wad
Varen in het donker	1p	
Varen op getijdewater	1p	
Zeilen bij windkracht 4-5	X	X
Zeilen bij windkracht 6-7	1p	
Navigeren met plotter	1p	
Marifoonvaardig	2p	1p
Kennis van BPR / ZAR	X	X
Wachtlopen bij nachtelijke oversteek	1p	
Havenaanloop bij nacht		
Zeeziektebestendig	X	
Mobiel aan dek bij golven	X	2p
Kennis van EHBO	1p	

5 Plannen van de tocht zelf

Tochtvoorbereiding

- 5.1 De commissie Tochtvoorbereiding voorziet de schippers van een indicatief lijstje met benodigde overzeilers en detailkaarten, overige vaargegevens en een voorlopig vaarplan (zie ook bijlage 3: Checklist tochtplanning).
- 5.2 De schipper zorgt er voor dat recente kaarten aan boord zijn, en dat zijn schip aan de eisen voor uitrusting, veiligheid en bemanning voldoet. (bijlage 2)

Weersverwachting

- 5.3 Basis voor elke tochtplanning is een recent weerbericht of weersverwachting. Tijdens het schippersoverleg voorafgaand aan de tocht wordt het weer besproken. Elke schipper blijft verantwoordelijk voor het besluit wel of niet uit te varen.

Tactiek /Route

- 5.4 Tijdens de ledenvergadering wordt een tochtplanning vastgesteld met data, gewenste bestemming en opties.
Aan het begin van de betreffende tocht besluit het schippersoverleg, op basis van het weer en de weersverwachting de tactiek, de route van de tocht en het tijdstip van vertrek.
Opmerking: bij de bepaling van de route zijn onder meer van belang: de uitrusting van de schepen, de kennis, ervaring en gesteldheid van de bemanning die aan de tocht willen meedoen, het vaargebied, de weersomstandigheden en de verwachte lengte van de tocht.

Diversen

- 5.5 Elk schip dient een adequate voorraad diesel/brandstof bij zich te hebben.
- 5.6 Elk schip dient voldoende vers water bij zich te hebben (minimaal 2,5 liter per persoon per dag).
- 5.7 De schipper is verantwoordelijk voor de foerage gedurende de tocht.
Opmerking: het is goed denkbaar dat de schipper met de bemanningsleden een taakverdeling afspreekt over de foeragering.

6 Taken, verantwoordelijkheden en procedures

Commissie Tochtvoorbereiding en Indeling (cie. T&I)

- 6.1 De cie. T&I, voor zover aanwezig, observeert tijdens de tochten de verrichtingen van de schippers en bemanning om zodoende een indruk te krijgen van hun capaciteiten, of verkrijgt hierover informatie van capabele leden.
- 6.2 De cie. T&I maakt na inschrijving een adequate indeling en distribueert deze, samen met relevante informatie, naar de ingeschreven leden.
- 6.3 De cie. T&I stelt per tocht een "Walschipper" aan voor communicatie tussen de achterblijvers en de CZT-vloot
- 6.4 De cie. T&I houdt een archief bij van kwalificaties van schippers en bemanning.

Schippersoverleg

- 6.5 Schippers overleggen, op de dag van vertrek, en voor aanvang, over de tocht. Zo nodig kan naar inzicht van de schippers en cruise-director later in de tocht wederom overleg plaats vinden.
- 6.6 Vaste punten van het schippersoverleg zijn: de bemanning, het vaarplan, vertrektijd, het weer en het (onderlinge) marifoonverkeer (zie ook bijlage 3).
- 6.7 De schippers voeren overleg over de tocht, de cruise-director adviseert, hij streeft naar consensus.
Wanneer een individuele schipper zich niet kan vinden in het vaarplan of andere beslissingen van het schippersoverleg of cruise-director dan trekt hij zich terug uit de tocht. De cruise-director zoekt samen met andere schippers naar een herverdeling van de bemanning (vanzelfsprekend alleen als de bemanning niet aan boord wil blijven).

Cruise-director

- 6.8 Voor elke tocht stelt het bestuur een cruise-director aan.
- 6.9 De cruise-director zit het schippersoverleg voor, hoort en adviseert de schippers, de schippers nemen gezamenlijk een besluit over het vaarplan; daarbij streeft de cruise-director hij naar consensus.
- 6.10 Bij door de CZT georganiseerde tochten dient de cruise-director naleving van de vaaraanwijzingen te bevorderen. Dit kan ook inspectie van schip en uitrusting inhouden. Bij geconstateerde afwijkingen kan hij maatregelen nemen en in het uiterste geval een schip uitsluiten van de tocht.
- 6.11 Indien volgens de cruise-director een schip niet voldoende zeewaardig is om de tocht te volbrengen (veroorzaakt door problemen met schip, uitrusting, kennis/ervaring van schipper of bemanning), dient hij passende maatregelen te nemen. Geschillen kunnen (achteraf) aan het bestuur / commissaris Schepen en veiligheid worden voorgelegd.
- 6.12 De cruise-director draagt zorg voor de communicatie naar de walschipper aangaande het vertrek, aankomst afmelden en calamiteiten.
Hij heeft hiervoor de beschikking over telefoon, internet en eventueel marifoon via de Kustwacht.

Schipper

- 6.13 De schipper is verantwoordelijk voor schip en bemanning en daarmee ook voor de gang van zaken aan boord.
- 6.14 Voor elke tocht wordt de naam van de schipper aan de cruise-director doorgegeven. De schipper hoeft niet de eigenaar te zijn. Ook kan er tijdens de tocht van schipper gewisseld worden, zolang dit gemeld wordt aan de cruise-director en vastgelegd wordt in het logboek. Het bestuur stelt dat een opstapper alleen dan de functie van schipper kan overnemen als de schipper zijn schip Allrisk heeft verzekerd zodat de "zetschipper" gevrijwaard blijft van aansprakelijkheid t.a.v. schade aan het schip.
- 6.15 De schipper betreft de bemanning in het vaarplan en bespreekt zaken als de wachtindeling. Hij geeft instructie aan de bemanning en laat zo mogelijk de bemanningsleden oefenen.
- 6.16 De schipper kan en moet naar beste kunnen leiding geven aan de bemanning en zodoende bijdragen aan een veilige vaart. Van hem wordt verwacht dat hij in goede lichamelijke conditie (fit) aan de tocht begint en deze conditie tijdens de tocht onderhoudt.

Opstapper en bemanningslid

- 6.17 De opstappers en bemanningsleden kunnen en moeten naar beste kunnen bijdragen aan een veilige vaart. Van hen wordt verwacht dat zij in goede lichamelijke conditie (fit) aan de tocht beginnen en deze conditie tijdens de tocht onderhouden.
- 6.18 De opstappers en bemanningsleden zorgen zelf voor een goed werkend reddingsvest en veiligheidslijn.

Marifooncontact tijdens de tocht

- 6.19 Schepen die aan een tocht meedoen, houden onderling contact via de marifoon. De schepen nemen het initiatief; zij geven positie en eventueel andere bijzonderheden door aan de cruise-director.
- 6.20 Schepen maken contact via het afgesproken oproepkanaal en wijken uit naar een daarvoor bestemd en afgesproken kanaal voor onderling overleg (kanaal 8, 13 of kanaal 77). De oproepen dienen kort en zakelijk te zijn.
- 6.21 De frequentie voor onderling contact is minimaal elke 4 uur; in de periode van 10 tot 15 minuten na het hele uur.
- 6.22 De cruise-director houdt overzicht van de gemaakte afspraken. Indien de deelnemers geen contact opnemen, dan doet de cruise-director dat. Indien dat niet lukt, dan vraagt hij een van de andere schepen contact op te nemen.
- 6.23 De cruise-director of een door hem aangewezen schip blijft marifooncontact onderhouden tot het laatste schip binnen is.

Overige bepalingen

- 6.24 De schipper maakt aan het begin van de tocht de bemanning wegwijs aan boord: hij toont de plaats en zo mogelijk de werking van de veiligheidsuitrusting, de werking van de marifoon etc.
- 6.25 De schipper en bemanning houden tijdens de tocht een logboek bij. Positie en andere relevante waarnemingen moeten erin worden vastgelegd. De frequentie bij kustreizen is minimaal een maal per uur.
- 6.26 De boordtijd op de schepen is de lokale Nederlandse tijd; tenzij de schippersvergadering anders besluit.
- 6.27 Schipper en bemanningsleden dragen in de kuip of aan dek een zwemvest en lijn tenminste als:
- als zij niet kunnen zwemmen of jonger zijn dan 12 jaar,
 - 's nachts,
 - bij 5 Bft. of meer,
 - bij dichte mist (bij mist niet aanlijnen!).

De schipper kan aanvullende eisen stellen.

7 Slotbepalingen

- 7.1 Elk lid heeft een exemplaar van deze vaaraanwijzingen. Na elke ingrijpende wijziging krijgt elk lid een (herzien) exemplaar.
Op elk schip dient een set van het huishoudelijk reglement en vaaraanwijzingen van de meest recente datum aanwezig te zijn.
- 7.2 Deze vaaraanwijzingen staan ook op de website: www.czt.nl. Daar waar verschillen van inzicht zouden kunnen ontstaan, prevaleert de papieren versie.
- 7.3 Elk jaar wordt vastgesteld of en hoe onderdelen van de vaaraanwijzingen moeten worden gewijzigd.
- 7.4 De leden kunnen voorstellen doen voor herziening van de vaaraanwijzingen; het bestuur stelt de wijzigingen na bespreking in de jaarlijkse ledenvergadering vast.
- 7.5 Bij inschrijving voor een tocht via de site, verklaart de schipper, bemanningslid en opstapper bekend te zijn met en akkoord te gaan met de reglementen en vaaraanwijzingen en deze tijdens de tocht na te leven.
- 7.6 De vereniging Club Zeezeilers Twellegea, en/of het bestuur, erkennen geen enkele vorm van aansprakelijkheid ten aanzien van schippers, schepen, bemanningsleden en opstappers.
De schippers erkennen geen enkele vorm van aansprakelijkheid ten aanzien van bemanningsleden of opstappers.
Elk CZT-lid/deelnemer heeft zijn eigen verantwoordelijkheid tijdens de clubactiviteiten en neemt hier voor eigen risico aan deel.

BIJLAGE 1: SAMENVATTING CWO DIPLOMA-RICHTLIJNEN 'ZEEZEILEN'

CWO-1 en CWO-2 leggen de nadruk vooral op het zeilen. CWO-3 en CWO-4 omvatten naast kennis en vaardigheden van het zeilen ook navigatie, tochtvoorbereiding en zeemanschap (de gearceerde delen van de tabel geven deze verschillen aan). CWO-1 en 2 zijn gericht op bemanningsleden; CWO-3 en 4 zijn voor de opleiding van schippers.

CWO-3 leidt op voor 'dagschipper' (een schipper die verantwoording kan dragen voor dagtochten langs de kust) in weersomstandigheden tot 6 Bft. en moet naast de kennis en vaardigheden, die in de tabel worden genoemd, minimaal 750 mijl gevaren hebben (waarvan 250 mijl na het behalen van het CWO-2 diploma). De CWO-4 schipper moet in alle omstandigheden kunnen varen en dient minimaal 1.000 mijl gevaren te hebben. Kennis van de reglementen zoals Binnenvaart Politie Reglement (BPR) en Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op zee (BVA) is bij alle CWO-niveaus vereist.

Aan CWO-3 en CWO-4 zijn ook bepaalde diploma-eisen verbonden. Bij CWO-3 en CWO-4 dient men reeds het TKN-diploma in bezit te hebben. CWO-4 moet beschikken over het diploma Reisvoorbereiding, Routing & Planning (RR&P) en het diploma/certificaat Marcom-B. Hoewel de Commissie Watersport Opleidingen (CWO) aan EHBO en reanimatie geen bijzondere diploma-eisen stelt, lijkt het verstandig dat de schipper/co-schipper zich op dit terrein ook professioneel laat scholen.

De onderstaande tabel is een samenvatting van de CWO-eisen 'Zeezeilen'. De eisen omvatten in totaal 31 praktischeisen en een tiental theorie-eisen; zij worden hier overzichtelijk samengevat in vier hoofdgroepen: zeilmanoeuvres, motormanoeuvres, navigatie en coördinatie/inzicht/veiligheid. Voor de volledigheid dient men zelf de brochure van het CWO te lezen.

Tenslotte: de eisen voor CWO-1 gelden ook voor CWO-2, 3 en 4. De eisen voor CWO-2 gelden ook voor CWO-3 en CWO-4. Etc. In de tabel worden de eisen, die voor een lager CWO-niveau gelden, niet steeds herhaald.

	CWO-1	CWO-2	CWO-3	CWO-4	
A	coördinatie, inzicht, veiligheid	afspraken, kennis scheepsonderdelen, gebruik zwemvest en veiligheidslijn	zelfstandig alle manoeuvres kunnen uitvoeren, MOB-manoeuvres (zeil en motor)	leiding geven, theorie zeilen & motor & constructie, eenvoudige reparaties, drenkeling aan boord krijgen, EHBO	wachtenschema, sloepenrol, reanimatie, zeemanschap
B	navigatie	BVA/BPR, instrumenten kunnen aflezen	positie in kaart kunnen zetten, weerbericht uitluisteren, marifoongebruik onder leiding	nachtzeilen, TKN, tochtvoorbereiding, alle marifoongebruik (ook Engels)	aanloop buitenlandse havens, Engelse kaarten en boekwerken, diploma RR&P, Marcom-B
C	motor (o.a. afvaren en aankomen)	omgaan met stootwillen en lijnen; afmeren, sturen	stoppen, keren, aankomen op hogeren langswal, box, ankeren	aankomen op lagerwal, slepen, omgaan met drukke scheepvaart	alle manoeuvres op motor en zeil
D	zeilmanoeuvres	vaarklaar maken, hijsen, strijken, reven, sturen, loeven en afvallen, overstag en gijpen	kruisen in nauw vaarwater, bijliggen	trim, zeilvoering aanpassen in alle omstandigheden	bijzondere voorzeilen (spi)

BIJLAGE 2: UITRUSTING SCHIP

Onderstaande lijst is opgesteld door de KNRM en is tevens de CZTlijst-minimumeisen.

KNRM Veiligheidsuitrusting per vaargebied, t.b.v. kajuitjachten				
		binnen water	ruim water	zee
1	anker met kettingvoorloop en tenminste 15 m lijn	x	x	x
2	anker met kettingvoorloop en tenminste 30 m lijn		x	x
4	ankerbal	x	x	x
5	brandblusser 2 kg sproeischuim	x	x	x
6	dieptemeter		x	x
8	drijvende werplijn met ring bij roerganger	x	x	x
9	EHBO-doos en instructie	x	x	x
12	handpeilkompas		x	x
14	kaarten en almanakken van recente datum	x	x	x
15	lenspomp	x	x	x
16	lijflijnen en bevestigingspunten		x	x
17	log		x	x
18	marifoon		x	x
19	navigatieverlichting	x	x	x
21	noodsignalen dag & nacht	4	4	4
22	noodsignalen rode vuurpijl	4	4	4
23	noodsignalen wit handstakelicht	4	4	4
24	noodstuurinrichting			x
25	plaatsbepalingssysteem		x	x
26	puts met aangesplitste lijn	x	x	x
27	radarreflector	x	x	x
28	radio-ontvanger voor weerberichten	x	x	x
30	reddingboei met joon bij roerganger			x
31	reddingboei met zelfontbrandend licht bij roerganger		x	x
32	reddingvest voor elk bemanningslid	x	x	x
33	reddingvlot			x
34	reglementen	x	x	x
36	reservedelen en gereedschap voor motor en uitrusting	x	x	x
37	roestvrijstalen mes op het lijf gedragen	x	x	x
38	signaalhoorn of fluit	x	x	x
39	sleeplijn	x	x	x
40	stuurkompas	x	x	x
41	tweede brandblusser	x	x	x
42	tweede lenspomp		x	x
43	veiligheidsbanden over dek		x	x
44	veiligheidsgordel voor ieder aan dek		x	x
45	verrekijker		x	x
46	waterdichte lantaarn	x	x	x
47	weekhouten prop op maat bij iedere afsluiter	x	x	x
48	zwarte kegel voor zeilboten met motor	x	x	x
49	zwemtrap, neerklapbaar vanuit het water	x	x	x
CZT	Verzekeringspapieren All Risk verzekering + Betalingbewijs vigerende jaar	x	x	x
CZT	Staaldraadschaar voor verstaging	x	x	x

Deze checklist is bedoeld als handreiking en heeft niet de pretentie uitputtend te zijn. Hij heeft uitsluitend waarde in de combinatie checklist + uw vaartuig in uw situatie + uw gezond verstand. De KNRM is u graag

behulpzaam bij het bevorderen van veiligheid op het water, maar kan niet aansprakelijk worden gesteld voor gevolgen van verkeerd toepassen van haar aanwijzingen. Uitgave december 2006-12-08

BIJLAGE 3: CHECKLIST TOCHTVOORBEREIDING (AANBEVOLEN)

De tochtvoorbereiding bestaat uit verschillende onderdelen. Deze checklist begint met de voorbereiding voordat de tocht zelf van start gaat: kortheidshalve aangeven met "maand", "week" en "dagen" (de feitelijke perioden kunnen verschillen; het gaat om het idee). Het verzamelen van boekwerken en kaarten, het samenstellen van de bemanning en het controleren van schip & uitrusting kunnen ruim voor de aanvang van de reis worden gedaan. Een "maand" is een goede periode om deze onderdelen van de reisvoorbereiding te regelen.

De weersontwikkeling is vanaf een aantal dagen/een week voor vertrek goed te beoordelen. Door het volgen van het weer wordt duidelijk waar de bepalende grote systemen zich bevinden. Men krijgt zo 'gevoel' over het weer. Vlak voor vertrek moet een goede analyse en een goede prognose van het weer beschikbaar zijn.

De reis zelf is vooral een kwestie van varen en bestaat uit: de route onderweg en de aankomsthaven. De gegevens, die nodig zijn voor de aankomsthaven, zijn in principe dezelfde als voor de vertrekhaven.

De website van de CZT (<http://www.czt.nl>) bevat de nodige links met meteorologische diensten, Hydrografische Dienst etc. voor informatie die bij de tochtvoorbereiding van belang is.

I	"Maand"	Algemene voorbereiding
	1	kaarten en boekwerken (pilot, almanak, stroomatlas, getijdentafel)
	2	schip en uitrusting
	3	verdeling van de bemanning over de schepen
II	"Week"	Meteo
	1	weersontwikkeling vanaf een week voor vertrek
	2	weersanalyse, weersverwachting (+24 H, + 48 H etc.)
	3	weersinformatie onderweg (kanalen en uitzendtijden marifoon, SSB, Navtex etc.)
III	"Dagen"	Vertrekhaven (aankomsthaven)
	1	lokale situatie (ondieptes, betoning, semafoor)
	2	in- en uitkomend verkeer
	3	marifoonkanalen (havendienst, verkeerscentrale)
	4	tijden waarop sluizen en bruggen draaien
	5	stroming voor de haven
	6	getijden (eventueel drempels voor haven)
	7	bunkermogelijkheden in de haven
IV	"Onderweg"	Route
	1	verheid (afstand vertrek- en aankomsthaven)
	2	verkenning aanloop (geleidelichten, sectorlichten, vuurtorens)
	3	kritische punten/schone koers? (ondiepten, platforms, wrakken, etc.)
	4	verkeersscheidingsstelsel + diepwaterroute
	5	verkenningpunten/routepunten (tonnen, lichtschepen, etc.)
	6	stroming/zeegang
	7	wachtenschema
	8	onderling contact via de marifoon
	9	tactiek (onder meer: richting eerste slag)
	10	vertrektijd
V		Aankomsthaven
	1	Verwachte aankomsttijd (ETA)
	2	alternatieve aankomsthavens (vluchthavens)
	3	Zie verder: 'vertrekhaven'