

INFOBLAD
CERTIFICERING
PLEZIERVAARTUIGEN



Dit document bevat informatie m.b.t. de certificering van pleziervaartuigen die voor het eerst gecertificeerd moeten worden. De volgende onderwerpen komen hierin aan bod:

Inhoud

Over Bureau Scheepvaart Certificering.....	2
Certificaatplicht pleziervaartuigen	3
Zeeschepen certificaatplichtig als pleziervaartuig	3
Normenkader	4
Binnenvaart certificaat.....	5
Certificaat voor een eenmalige reis	5
Verklaring afmetingen.....	5
Het inspectieproces.....	6
BSC applicatie	6
Kosten.....	7

Over Bureau Scheepvaart Certificering

Bureau Scheepvaart Certificering BV, afgekort BSC, is een onafhankelijke keuringsinstantie voor de binnenvaart. BSC is in 2016 opgericht door Robin Hoekstra en Lydia Groot en is naast Register Holland en het NBKB het derde bureau dat zelfstandig geaccrediteerd is en aangewezen is door Inspectie Leefomgeving en Transport. Het team van Bureau Scheepvaart Certificering bestaat uit 7 vakbekwame personen.

BSC streeft naar een optimale dienstverlening en is vernieuwend in haar werkwijze. Onze kernwoorden zijn: transparant, efficiënt en klantgericht. Dit uit zich o.a. in de eigen webapplicatie, waardoor klanten overal en altijd inzage hebben in hun eigen scheepsdossier. Tevens zorgt de BSC applicatie er voor dat de medewerkers van BSC efficiënt kunnen werken, de doorlooptijd zeer kort is en de certificeringskosten zo laag mogelijk gehouden kunnen worden.

BSC verleent haar diensten aan de gehele binnenvaartvloot. Afgelopen jaar hebben al veel scheepseigenaren naar tevredenheid kennis gemaakt met de dienstverlening van BSC en de certificering van hun schepen bij BSC onder gebracht. Onder deze klanten bevinden zich ook veel eigenaren van pleziervaartuigen. De diversiteit binnen de pleziervaartuigen is groot, wij keuren zowel luxe zeegaande jachten als oude vrachtschepen uit begin 1900 die omgebouwd zijn tot woonschip en alles wat daar tussen in zit.

Certificaatplicht pleziervaartuigen

In 2006 is besloten om de verschillende voorwaarden voor certificering van binnenvaartschepen op de Rijn en op de communautaire waterwegen binnen Europa te harmoniseren. De harmonisatie is vastgelegd in EU richtlijn EU 2006/87. Deze richtlijn is in Nederland in 2009 bekrachtigd met een nieuwe binnenvaartwet, samen met het binnenvaartbesluit en de binnenvaartregeling.

In de binnenvaartregeling is vastgelegd dat alle vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer en alle vaartuigen waarvan het product lengte x breedte x diepgang groter is dan 100 m³ per 30 december 2018 voorzien moeten zijn van een certificaat van onderzoek volgens de regels van de Europese Richtlijn. Voor de Nederlandse vloot betekent dit dat een grote groep schepen, pleziervaartuigen en drijvende werktuigen, voor het eerst gecertificeerd moeten worden. De Nederlandse overheid heeft met de invoering van de nieuwe binnenvaartwet in 2008 een overgangstermijn van 10 jaar gesteld waarbinnen alle bestaande vaartuigen voor het eerst gecertificeerd moeten worden. Deze overgangstermijn loopt eind 2018 af. Daarnaast kunnen bestaande schepen, schepen die voor 2009 als pleziervaartuig in de vaart waren, tijdens de overgangstermijn in aanmerking komen voor een verlicht keuringsregime. Het schip wordt dan beoordeeld op basis van “geen klaarblijkelijk gevaar”, zie ook de paragraaf “Normenkader”.

Om te bepalen of een schip certificaatplichtig is zijn de afmetingen van het schip leidend. De criteria hiervoor hebben wij beschreven in het document "[Certificaatplicht Pleziervaartuigen](#)". Dit document is tevens als bijlage toegevoegd.

Zeeschepen certificaatplichtig als pleziervaartuig

Een zeeschip die niet voorzien is van een certificaat voor op zee (MCA, of vergelijkbaar) moet op de binnenwateren een zelfde certificering hebben als een binnenvaartschip. Zeehavens worden niet als binnenwater gezien. Dit betekent dat een zeeschip geen binnenvaartcertificaat nodig heeft als deze niet verder komt dat de havens van o.a. IJmuiden, Scheveningen, Delfzijl en Rotterdam. Echter, wanneer u verder het binnenwater op wilt varen, bijv. naar Willemstad (Hollands diep), dan moet het schip wél voorzien zijn van een binnenvaartcertificaat. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor Amsterdam en havens aan het IJsselmeer; u moet dan een stuk over binnenwateren varen om er te komen.

Kortom, een pleziervaartuig dat geregistreerd staat als zeeschip, maar daar geen certificaat voor heeft, op binnenwateren moet voldoen aan de eisen voor een binnenvaartpleziervaartuig als er certificaatplicht is. Een zeebrief zondert u niet uit van deze verplichting. Een schip is certificaatplichtig als de lengte groter is dan 20 meter of de volumemaat groter dan 100 kubieke meter (als vierkante doos berekend: lengte x breedte x diepte) is.

Tot eind 2018 geldt er een speciale overgangsregeling voor bestaande schepen en kunt u in aanmerking komen voor een verlicht normenkader, zie de paragraaf “Normenkader”.

Normenkader

Wat betreft het normenkader zijn er twee opties:

1. Volledig voldoen aan hoofdstuk 21 van de EU richtlijn 2006/87 of het RosR.
2. Gebruik maken van de overgangsregeling waarbij het schip gekeurd wordt op basis van een verlicht normenkader, het zgn. “geen Klaarblijkelijk gevaar”

1. Volledig voldoen aan hoofdstuk 21 van de EU richtlijn of het RosR

Hoofdstuk 21 van de EU richtlijn is specifiek voor pleziervaartuigen. In dit hoofdstuk wordt verwezen naar de artikelen die voor pleziervaartuigen van toepassing zijn.

Wanneer moet een schip geheel voldoen aan hoofdstuk 21?

- Voor nieuwe schepen, dit zijn alle schepen die in de vaart zijn gekomen zijn na het in werking treden van de EU richtlijn.
- Vaargebied alle Europese binnenwateren incl. de internationale Rijn. Voor varen op het Rijngebied (rivieren) is de certificatieplicht al langer van toepassing (1995).
- Pleziervaartuigen die na afloop van de overgangstermijn gecertificeerd worden.

2. Overgangsregeling; verlicht normenkader, het zgn. “geen klaarblijkelijk gevaar”

Voor pleziervaartuigen en drijvende werktuigen die in de vaart waren vóór 2009, kan tot 30 december 2018 gebruik worden gemaakt van de overgangsregeling ‘geen klaarblijkelijk gevaar’. Uitgangspunt van ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) bij het opstellen van deze overgangsregeling is: een pleziervaartuig of drijvend werktuig in de vaart vóór 2009 zal na 2009 niet ineens een gevaar zijn.

Wanneer komt een schip in aanmerking voor de overgangsregeling?

- Het schip moet een bestaand schip zijn, dat wil zeggen dat het schip voor 2009 in de vaart was als pleziervaartuig.
- Alleen van toepassing in de overgangstermijn, deze loopt af op 30-12-2018.
 - o Dit betekent dat het binnenvaart certificaat voor 30-12-2018 afgegeven moet zijn.
 - o Om gebruik te kunnen maken van de overgangsregeling moet de aanvraag voor het certificaat uiterlijk 1 november 2018 bij een keuringsinstantie of klassenbureau ingediend zijn.
 - o Schepen die na 1 november worden aangemeld zullen vrijwel zeker niet op tijd (voor 30-12-2018) gecertificeerd kunnen worden. Bij certificering na 30-12-2018 zal het schip aan de nieuwe eisen moeten voldoen. Een toets op de nieuwe eisen is een stuk zwaarder dan alleen een toets op klaarblijkelijk gevaar.
- Het vaargebied betreft de Europese binnenwateren **exclusief** de internationale Rijn.

Voor meer informatie over het normenkader de verwijzen wij u naar het document “[Normenkader t.b.v. certificering bestaande pleziervaartuigen](#)”.

Binnenvaart certificaat

Als uit de inspecties blijkt dat het schip voldoet aan het normenkader kan er een certificaat afgegeven worden. Hoewel dit certificaat in de volksmond bekend staat als het CVO (=Certificaat van Onderzoek, conform het RosR), worden er tegenwoordig meestal nieuwe certificaten afgegeven volgens de Europese richtlijn. De officiële naam is daarmee ook anders: Communautair Binnenvaart Certificaat (CBB). De eisen voor deze certificaten zijn gelijk, echter, kent het RosR (CVO) de regeling ‘klaarblijkelijk gevaar’ niet.

De geldigheidstermijn van een CBB/CVO is:

- 10 jaar voor nieuw gebouwde schepen
- 7 jaar voor bij eerste certificering van bestaande pleziervaartuigen

Voor de aflooptdatum van de geldigheidstermijn van het certificaat moet het certificaat bestendig worden. Ten behoeve van de certificaatverlenging dient er wederom een casco en veiligheidsinspectie plaats te vinden.

De afwijkingen van schepen die gekeurd zijn volgens “Klaarblijkelijk gevaar” vervallen als men niet tijdig het certificaat verlengt. De onderzoeken voor de her-certificering kunnen één jaar voor de verloopdatum van het certificaat opgestart worden.

Certificaat voor een eenmalige reis

Schepen die eenmalig op de binnenwateren hoeven te varen, om bijvoorbeeld naar een verkoophaven te varen, kunnen hiervoor een voorlopig certificaat ontvangen. Op dit voorlopige certificaat wordt o.a. de bestemming vastgelegd, daarnaast is het certificaat maar voor een beperkte tijd geldig. Een dergelijk certificaat wordt niet zomaar afgegeven, hiervoor dient een inspectie aan boord plaats te vinden waarbij gekeken wordt of het schip veilig van A naar B kan varen.

Verklaring afmetingen

Mocht de scheepseigenaar niet zeker weten of zijn schip certificaatplichtig is dan is het mogelijk om een afspraak te maken waarbij wij het schip opmeten. Als het schip niet certificaatplichtig is kunnen wij een verklaring afgeven waarop de gemeten maten vermeld staan. Deze verklaring heeft geen juridische status maar toont wel aan dat de scheepseigenaar grondig onderzoek heeft gedaan naar zijn certificaatplicht.

Om het schip op te kunnen meten moet het schip droogstaand aangeboden worden. Als het schip wel certificaatplichtig is kunnen wij, indien gewenst, direct de casco inspectie en/of veiligheidsinspectie uitvoeren.

Het inspectieproces

Een opdracht is definitief zodra de opdrachtbevestiging ondertekend is. In overleg met de klant worden de inspecties ingepland. Het certificeringsproces omvat onderstaande inspecties / werkzaamheden:

- Casco inspectie
- Veiligheidsinspectie
- Her-inspectie op kantoor of op locatie (indien noodzakelijk)
- Opmaken certificaat
- Controle en afgifte certificaat

Het certificeringstraject bij certificering waarbij volledig voldaan wordt aan hoofdstuk 21 is gelijk aan bovenstaande, daarnaast zijn er aanvullende inspecties / werkzaamheden benodigd:

- Proefvaart en geluidsmeting
- Tekeningkeur (indien noodzakelijk)

Na afloop van een inspectie ontvangt de klant een inspectierapport met daarop de bemerkingen die tijdens de inspectie vastgesteld zijn. Het inspectierapport is een half jaar geldig. De rapporten en openstaande bemerkingen kunnen ook via de BSC applicatie ingezien worden.

De casco en veiligheidsinspectie worden doorgaans in één bezoek uitgevoerd. Om efficiënt en kostenbesparend te kunnen werken adviseren wij onze klanten om eerst een werfbezoek te plannen en aansluitend de inspectie in te plannen zodat deze tijdig in de planning opgenomen kan worden.

BSC applicatie

Na ontvangst van de opdrachtbevestiging ontvangt de klant een uitnodiging en inloggegevens voor de BSC applicatie. Middels de BSC webapplicatie hebben de klanten van BSC overal en altijd inzage in het eigen scheepsdossier. Als enige keuringsinstantie biedt BSC deze mogelijkheid. De BSC applicatie draagt bij aan een optimale, transparante en efficiënte dienstverlening. Door online in te loggen zijn de status van het certificeringsproces, uitgebrachte rapportages en facturen te allen tijde in te zien en te downloaden. Ook kunt hier de lijst met (overgebleven) openstaande punten downloaden.

Kosten

BSC werkt met een transparant en concurrerend tariefensysteem bestaande uit een deel vaste en een deel variabele kosten. Voor iedere inspectie die BSC op locatie uitvoert wordt een z.g. starttarief gerekend. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen een starttarief en een combi starttarief. Het combi starttarief wordt in rekening gebracht bij een tweede en meerdere aaneengesloten inspecties, zoals het tegelijkertijd uitvoeren van de casco- en veiligheidsinspectie of een veiligheidsinspectie en een tuigage inspectie. De overige inspectie uren worden afgerekend op basis van ons uurtarief.

Het starttarief bevat reis-, administratie-, (accreditatiekosten) en 1 inspectie uur. Een combi starttarief is gelijk aan het starttarief minus de reiskosten,

Op basis van de reeds uitgevoerde certificeringen van pleziervaartuigen is gebleken dat de gemiddelde kosten voor certificering ongeveer op het volgende neer komt:

- Certificering voor Europese binnenwateren excl. Rijn;
kostenindicatie: ca. € 1.100,- excl. BTW = ca. € 1.330,- incl. BTW
- Certificering voor Europese binnenwateren incl. Rijn;
kostenindicatie: ca. € 1.500,- excl. BTW = ca. € 1.815,- incl. BTW

Specificatie certificering voor Europese binnenwateren excl. Rijn:

- Casco inspectie (totaal 2,5 uur): € 587,50
*Starttarief á € 395,-
Extra inspectie uur á € 125,-*
- Veiligheidsinspectie (totaal 1 uur): € 195,-
Combi starttarief á € 195,-
- Opmaken certificaat: € 125,-
1 inspectie uur á 125,-
- Herinspectie kantoor: € 31,25
0,25 inspectie uur á 125,-
- Controle en afgifte certificaat: € 150,-
vaste prijs

Indien het schip volledig voldoet aan de richtlijn komt onderstaande inspectie erbij

- Proefvaart incl. geluidsmeting (totaal 1 uur): € 395,-
Starttarief á € 395,-

Toelichting:

- Facturatie vindt achteraf plaats op basis van werkelijk gemaakte uren.
- Extra inspectie uren, indien nodig, bedragen € 125,- per uur.
- Wij gaan er vanuit dat de casco- en veiligheidsinspectie in één bezoek uitgevoerd kunnen worden.
- Als uit de inspecties blijkt dat er een her-inspectie op locatie plaats dient te vinden moet men rekening houden met extra kosten.
- Het vlakrapport kan tevens gebruikt worden voor uw verzekering. Onze vlakrapporten worden door o.a. TVM en EOC geaccepteerd. In veel gevallen vergoed de verzekeraar (een deel van) de kosten van de casco inspectie. Voor meer informatie kunt u zich wenden tot uw verzekeraar.

Tenslotte willen wij u er op wijzen dat wij scheepseigenaren adviseren om het certificeringsproces zo snel mogelijk in gang te zetten. Dit in verband met het grote aantal schepen die nog gecertificeerd moeten worden. Indien een pleziervaartuig voor 30 december 2018 nog niet in het bezit is van een geldig binnenvaartcertificaat zal het schip volledig aan hoofdstuk 21 van de richtlijn moeten voldoen. Voor veel schepen zal dit betekenen dat er hoge kosten gemaakt moeten worden om dit te behalen, en in het ergste geval is certificering in zijn geheel niet mogelijk.

Tenslotte willen wij u er op wijzen dat wij scheepseigenaren adviseren om het certificeringsproces zo snel mogelijk in gang te zetten. Het mooist is natuurlijk dat de certificering op tijd afgerond is, maar zorg er in ieder geval voor dat u voor 1 november 2018 uw schip is aangemeld.

Dit in verband met het grote aantal schepen die nog gecertificeerd moeten worden. Indien een pleziervaartuig voor 30 december 2018 nog niet in het bezit is van een geldig binnenvaartcertificaat zal het schip volledig aan hoofdstuk 21 van de richtlijn moeten voldoen. Voor veel schepen zal dit betekenen dat er hoge kosten gemaakt moeten worden om dit te behalen, en in het ergste geval is certificering in zijn geheel niet mogelijk.

Om gebruik te kunnen maken van de overgangsregeling moet de aanvraag voor het certificaat uiterlijk 1 november 2018 bij een keuringsinstantie of klassenbureau ingediend zijn.

Schepen die na 1 november worden aangemeld zullen vrijwel zeker niet op tijd (voor 30-12-2018) gecertificeerd kunnen worden. Bij certificering na 30-12-2018 zal het schip aan de nieuwe eisen moeten voldoen. Een toets op de nieuwe eisen is een stuk zwaarder dan alleen een toets op klaarblijkelijk gevaar.

Voor vragen over dit document of over de certificering kunt u met ons contact opnemen: telefonisch: 0850-290-521, of per e-mail: info@bscmail.nl.

Bijlagen:

- [Certificaatplicht Pleziervaartuigen](#)
- [Normenkader t.b.v. certificering bestaande pleziervaartuigen](#)