

## Normenkader t.b.v. certificering bestaande Pleziervaartuigen en Drijvende werktuigen

### Inleiding en achtergrond

Door de invoering van de nieuwe binnenvaartwet op 1 juli 2009 is er veel veranderd. Zo zijn de technische voorschriften voor vaartuigen vastgelegd in een Europese richtlijn (2006/87) welke voor 95% overeenkomt met het reeds bestaande Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (RosR).

Door de invoering van deze nieuwe wet is ook de certificaat plicht veranderd; zo moeten alle vaartuigen met een lengte van meer dan 20m (over de stevens) of een waterverplaatsing van meer dan 100m<sup>3</sup>, berekend uit lengte x breedte x diepgang, gecertificeerd worden. Daarnaast is het zo dat alle werkvaartuigen (drijvende werktuigen) nu onder de certificaatplicht vallen. Er is een overgangstermijn gesteld van 10 jaar voor bestaande schepen, wat betekent dat deze uiterlijk 30-12-2018 van een certificaat moeten zijn voorzien om onder het z.g. artikel 8 van de richtlijn te vallen.

Dit artikel 8 uit de Europese richtlijn geeft de mogelijkheid om bestaande schepen een Communautair Binnenvaartcertificaat voor binnenvaartschepen (CBB) te verstrekken als het schip geen klaarblijkelijk gevaar is voor mens en milieu, maar wel afwijkt van de technische voorschriften van bijlage II van de Europese richtlijn. Alle punten waarop het betreffende schip afwijkt van de richtlijn worden opgenomen in de z.g. afwijkingenlijst onder punt 52. achterin het CBB. Zodra de onderdelen die nu niet in overeenstemming zijn met bijlage II van de richtlijn worden vervangen of gewijzigd, zullen deze aan de huidige voorschriften moeten voldoen.

### Klaarblijkelijk gevaar

Uitgangspositie van de wetgever bij het opstellen van dit artikel 8 is geweest dat een bestaand vaartuig welke men voor 30-12-2008 op de waterwegen kon tegenkomen niet plotseling een klaarblijkelijk gevaar kan zijn na de invoerdatum van de nieuwe binnenvaartwet. Dit betekent dat deze schepen voor certificering zullen worden geaccepteerd zoals ze zijn, tenzij er iets schort aan de structurele- of vaareigenschappen van het betreffende schip. Dit lijkt zeer arbitrair, maar de Inspectie leefomgeving en transport (IL en T) heeft hierbij de volgende handvaten gegeven:

- Casco sterkte en huiddikte
- Stuurinrichting
- Vrij zicht
- Ankerinrichting
- Marifoon
- Gasinstallatie
- Brandveiligheid
- Reddingsmiddelen
- Manoeuvreeigenschappen
- Stabiliteit (m.n. bij drijvende werktuigen)

### Praktische uitvoering

In de praktijk word er helaas nog al eens verschillend omgegaan met de praktische uitvoering van artikel 8 van de richtlijn. Dit laat zich verklaren door de grote mate van interpretatieruimte die de richtlijn laat, maar tegelijkertijd biedt de instructie van IL en T voldoende houvast om de schepen uniform te kunnen beoordelen voor certificering. Hieronder hebben we geprobeerd om zo volledig mogelijk weer te geven wat er minimaal vereist is voor de afgifte van een CBB voor een bestaand schip onder artikel 8 van de richtlijn.

Item	Voorschrift en uitvoering	Wetgeving
Casco sterkte en huiddikte	Het casco moet droogstaand worden onderzocht waarbij wordt beoordeeld of het casco voldoende sterk is.	Art. 3.01 en 3.02 bijlage II richtlijn 2006/87
Stuurinrichting	Het schip moet veilig kunnen worden bestuurd; dit ter beoordeling van de inspecteur.	Art. 6.01 lid 1, 4 en 5 bijlage II richtlijn 2006/87
Vrij zicht	Vanuit de stuurpositie moet er voldoende vrij zicht zijn voor een veilige vaart	Art. 7.02 lid 1 bijlage II richtlijn 2006/87
Ankerinrichting	Er moet een ankeruitrusting aan boord zijn welke veilig kan worden gebruikt	Art. 10.01 lid 9 bijlage II richtlijn 2006/87
Marifoon	Er moet tenminste 1 marifoon aan boord zijn, welke naar behoren werkt (geregistreerd)	Art. 10.02 lid 1a bijlage II richtlijn 2006/87 Art. 4.05 lid 3 BPR
Gasinstallatie	De gasinstallatie dient volledig te voldoen aan de voorschriften en moet iedere 3 jaar worden gekeurd door een erkend deskundige	Hfd. 14 Bijlage II richtlijn 2006/87
Brandveiligheid	1. Potentieel brandgevaar (uitlaatisolatie, opstelling kachel en kooktoestellen) 2. Brandblussers; er moeten voldoende brandblussers aan boord zijn welke geschikt zijn voor brandklasse ABC.	Art. 8.04 lid 3 en 4 Art. 13.01 lid 1 en 2 Art. 10.03 bijlage II richtlijn 2006/87
Reddingsmiddelen	1. drie reddingsboeien, waarvan één met licht 2. reddingsvest voor iedere opvarende 3. verbandtrommel	Art 10.05 Art. 10.02f bijlage II 2006-87
Manoeuvrereigenschappen	Inschatting van de inspecteur. Bij twijfel wordt er proef gevaren	Art. 5.01 eerste zin bijlage II richtlijn 2006/87
Stabiliteit	Schepen voorzien van werktuigen als kranen/transportbanden/gieken etc. welke een dusdanig groot moment kunnen uitoefenen op het betreffende schip moeten zijn voorzien van een goedgekeurd stabiliteitsboek	Art 17.07 bijlage II richtlijn 2006/87

Als aanvulling op de door IL en T aangegeven items wordt er ook gekeken naar de algemene veiligheid van het schip. Aandachtspunten hierbij zijn:

- elektrische systeem voldoende veilig
- brandstofsysteem voldoende veilig
- draaiende delen afgeschermd
- dek en verblijfsruimten aan boord voldoende veilig

Daarnaast zal ieder schip wat deel neemt aan het nautische verkeer in Nederland moeten voldoen aan het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), de binnenvaartregeling (BVR) en het Burgerlijk Wetboek (BW). Enkele voorschriften die hier uit voort vloeien zijn:

- Kentekens van het schip als naam en thuishaven (art. 2.01 BPR)
- Optische tekens van schepen (hoofdstuk 3 BPR)
- Het kunnen geven van een geluidsein (art. 4.01 BPR)
- Goedgekeurde AIS met inbouwverklaring (art. 4.07 BPR)
- Teboekstelling voor schepen met een verplaatsing  $>10\text{m}^3$  (art. 785 BW)
- Meetbrief voor schepen met een verplaatsing  $>10\text{m}^3$  (art. 20 BVR)

Voor de teboekstelling en meetbrief plicht geldt voor de verplaatsing het verschil tussen ledig schip en maximaal beladen schip. Hierbij wordt gekeken naar toelading in de vorm van vloeistoffen (brandstof, drinkwater, vuilwater, etc) maar ook in spullen (bijv. bijboot, uitrusting) en personen.