

Einde overgangsregeling nadert; experts waarschuwen voor capaciteitstekort

# Tijd dringt voor vaartuigen zonder CvO

DOOR EVERT BRUINEKOOL

Sinds 1 juli 2009 is de huidige Binnenvaartwet van kracht. Die bepaalt onder andere welke vaartuigen gecertificeerd dienen te zijn en aan welke technische eisen zij moeten voldoen. Qua technische eisen is voor de meeste vaartuigen in de Binnenvaartwet de Europese Richtlijn 2006/87/EG geïmplementeerd. Voor bestaande, nog niet onder die richtlijn gecertificeerde schepen, geldt een overgangsregeling (artikel 8). Die loopt in Nederland af op 30 december 2018. Tot die tijd is er nog veel te certificeren en uit te leggen door experts. Voor scheepseigenaren blijkt het pittige kost.

In de Binnenvaartwet staat dat schepen op de binnenwateren voorzien moeten zijn van een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) of een Communair Certificaat voor Binnenvaartschepen (CBB). Veel schepen die eerder

schepen rond die geen certificaat hebben maar straks echt niet meer zonder mogen varen. Naar schatting is slechts 30 procent van die schepen gekeurd.

## Werkvaartuigen

Een andere misvatting bestaat over drijvende werkvaartuigen. Daarvoor geldt de 20 meter- en 100 kubiekemeter-grens niet. Zelfs een schuitje van enkele meters lengte dient gecertificeerd te worden. Ook elevators, een wiermaaimachine, baggermachine en pontons met kranen zijn allemaal verplicht gecertificeerd te worden. Zelfs een boot die een optimist sleept bij een zeilschool.

Bij vrachtschepen, cruiseschepen en de chartervaart is er niet echt een probleem. Deze schepen worden regelmatig gekeurd en daar is de invoering van de nieuwe wet, als het goed is, al door de expert meegenomen. De schepen met een Rijncertificaat zitten sowieso goed.



Zelfs een schuitje van enkele meters lengte dient gecertificeerd te worden. (foto's E.J. Bruinekoel Fotografie)

lijnen vallen, zoals zeilende passagierschepen, is er wel wat aan de hand. Ook voor hen is er een overgangstermijn opgenomen in artikel 8. "Drijvende werktuigen onder de 15 ton-toelating hoefden in het verleden nog niet gecertifi-

cBB gewoon niet meer varen. "Inspecteren is mensenwerk. Wij toetsen aan de regelgeving", stelt Mooij. "Het zijn enorm dikke pakken papier. Wij zijn aangesteld door de Nederlandse overheid, die als eis stelt dat de inspecterende instelling geaccrediteerd dient te zijn onder de norm NEN 17020." Alle inspecteurs werken onder die accreditatie. Bij het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) zijn 43 inspecteurs en tekeningkeurders aangesloten. Register Holland heeft er vier en BSC twee, daarnaast zijn Lloyds en Bureau Veritas actief. "We krijgen opleidingen, trainingen en vergaderen om de neuzen dezelfde kant op te krijgen en hebben een technische commissie samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport", vertelt Mooij.

"De wetgeving is zelfs voor ons een uitdaging. Voor een eigenaar is het bijna niet te doen. Het is een ingewikkelde materie. Je moet er bijna jurist voor zijn en dan zijn er nog de eventuele vertaaltaken: de regelgeving wordt namelijk in het Duits opgemaakt en dan zijn er best wel eens woordjes anders uit te leggen."

Het expertisebureau van EOC werkt met elf experts en zeven kantoor mensen fulltime aan certificering – naast schade-expertise.

Ze zijn bij het NBKB aangesloten. "Wij hebben in de pleziervaart inmiddels 500 schepen gekeurd. Veel mensen weten nog niet eens dat ze hun schip moeten laten keuren. Legio denken: dit gaat over grote schepen, ik heb een CE-gekeurde kotter, jacht of kruiser."

## Onverkoopbaar

Jitse Doeve, makelaar in schepen, vooral voormalige beroepsschepen, ondervindt weinig problemen met de keuringen. Hij adviseert klanten vóór de koop het schip te laten certificeren. "Doe je het niet, dan is het kapitaalvernietiging: je schip is fors minder waard zonder certificaat. Bijna onverkoopbaar. Na 2018 is het volgens de wet niet meer verkoopbaar als varende schip."

"Door de overgangsregels is het relatief makkelijk je schip te laten keuren. Als een afwijking geen 'klaarblijkelijk gevaar' oplevert, mag de expert het bij het oude laten, mits het maar vermeld wordt in een aanhangsel bij het certificaat."

"Laat het schip schouwen en pas het aan, dat is vaak de simpelste en goedkoopste oplossing."

Maar ook Doeve wijst erop dat de tijd dringt: "Het is geen vijf voor twaalf, maar al één minuut over twaalf."



Werkschepen en alle koppelpontons zullen ook gecertificeerd moeten worden.

nooit gecertificeerd waren, moeten vóór 31 december 2018 gecertificeerd zijn. Ze mogen alleen nog gebruikt worden in het beschreven vaargebied en voor het doel dat op het certificaat vermeld staat. Een sleepboot die als pleziervaartuig gecertificeerd is, mag bijvoorbeeld onder geen beding slepen – al heeft hij dat altijd gedaan.

Eigenlijk kun je stellen dat elk schip dat langer is dan 20 meter of groter dan 100 kubieke meter, in ieder geval een CvO moet hebben. Bij het varen met meer dan twaalf gasten ben je altijd aan de beurt, ongeacht de afmetingen.

De kubiekemeter-maat is niet de inhoud of de waterverplaatsing, maar een vierkante box: lengte maal breedte maal diepte (minus de kiel, het roer en de kluiverboom). Een schip van 14 bij 4,50 meter en 1,60 meter diepte komt uit op 100,8 kubieke meter en is dus certificaatplichtig. Veel mensen beseffen dat niet vanwege alle verhalen over '20 meter' die de roeden doen. In de recreatievaart bijvoorbeeld varen nog veel

Nu al is een CvO verplicht als een schip door België en Duitsland varen. Deze landen hebben de wet al ingevoerd en werken niet met een overgangsregeling.

Werkschepen en alle koppelpontons zullen ook gecertificeerd moeten worden. Zelfs de kleine. Afhankelijk van het gebruik moet er weer gecertificeerd worden als zij gekoppeld zijn. Als je er namelijk een kraantje of maaimachine of andere ponton aan koppelt en gebruikt, is wettelijk sprake van een ander vaartuig. Ook bij koppelen verandert de configuratie immers.

## Tekort aan experts

"De wet is hier pas na 30 december 2018 van toepassing", zegt Jeroen Mooij, hoofd expertise bij EOC. "In andere Europese landen is hij nu al van toepassing. Als iedereen nu ineens zijn schip wil laten inspecteren, komt er waarschijnlijk een probleem door een tekort aan experts."

Bij de schepen die eerder alleen nationaal gecertificeerd waren, maar nu onder de Europese Richt-

ceerd te zijn; onder deze regelgeving wel. De exacte aantallen zijn onbekend; er zijn er veel die nog niet gecertificeerd zijn", vertelt Mooij.

Er is een afwachtende houding onder scheepseigenaren. Dat komt door onduidelijkheid over de interpretatie welke vaartuigen nu precies onder de term 'drijvende werkvaartuigen' vallen. Bij plezierjachten is het niet anders. Veel mensen beseffen niet dat zij ook onder de certificatieplicht vallen.

"Nu kunnen zij nog een aanhangsel aan het certificaat krijgen, waar uitzonderingen op staan. Na 2018 moet je aan de volledige wet voldoen met het schip. Tijdens de overgangsregel mag je sommige zaken fixeren conform artikel 8 en krijg je dispensatie", tipt Mooij. "Behalve als je later gaat verbouwen. De overgangsbepalingen onder artikel 8 vervallen op het te verbouwen item bij nieuwbouw, verbouw en ombouw."

De eigenaar van het vaartuig is verantwoordelijk. Volgens de overheid mag je na 2018 zonder CvO/

## Artikel 8

"Voor schepen die nog gecertificeerd zijn onder de Europese Richtlijn en waarvan de kiel is gelegd voor 2009, gaat men ervan uit dat deze al wel aan bepaalde veiligheidsnormen voldeden", legt Jeroen Mooij de overgangsregeling van artikel 8 uit. "Ze varen ten slotte al diverse jaren zonder grote problemen rond. In de Europese Richtlijn 2006/87/EG is dan ook voor deze schepen een overgangsmogelijkheid, waarva gebruik gemaakt kan worden tot en met 30 december 2018."

Artikel 8 geeft aan dat de inspecteur het schip dient te toetsen aan de eisen waar het schip reeds aan voldeed. Van de items waar het schip niet aan voldoet, dient beoordeeld te worden of sprake is van klaarblijkelijk gevaar. Indien hier geen sprake van is, mag de inspecteur besluiten het schip uit te sluiten voor de bepaalde eisen.

De eisen waaraan het schip conform artikel 8 niet aan hoeft te voldoen, worden opgenomen in het certificaat zonder einddatum. Dit betekent dat het schip ook bij een volgende inspectie niet meer aan de eisen hoeft te voldoen. Veel inspecteurs hebben er voor gekozen het klaarblijkelijk gevaar af te wegen voor het vaargebied dat in het certificaat komt te staan. Hoe groter het vaargebied, hoe zwaarder men het klaarblijkelijk gevaar laat wegen.