

CvO-CBB na 1 november 2018

Tekst: George Snijder, LVBHB

In 2008 werd de nieuwe Binnenvaartwet van kracht. [1] Varend erfgoed, dat onder de certificeringsplicht viel [2] kon gebruik maken van een overgangstermijn van 10 jaar. Criterium om deze schepen te certificeren was het 'klaarblijkelijk gevaar' waarbij op het certificaat uitzondering wordt gemaakt voor zaken waarvoor het schip niet aan de regels kan voldoen en dat ook niet hoeft. [3] Omdat veel eigenaren van varend erfgoed de certificering bleven uitstellen ontstond een file aan het einde van 2018, die keuringsinstanties niet konden verwerken. IL&T [4] heeft toen besloten dat schepen, aangemeld voor 1 november 2018 nog onder de overgangsregeling konden vallen en dus ook nog in 2019 gecertificeerd kunnen worden onder het klaarblijkelijk gevaar. [5]

Hoe zit het nu? Een keuze menu.

1. Het schip is certificaatplichtig. [6]

1.1 Nee. Nou dat is makkelijk. Ga iets leuks lezen of doen.

1.2 Ja, want mijn schip is langer dan 20 meter of heeft een onderwater blokvolume van meer dan 100 m³. Ga door naar 2

1. Mijn schip is al gecertificeerd.

2.1 Nee, ga door naar 3.

2.2 Ja: goed gedaan. Na 7 jaar moet het certificaat vernieuwd worden. Doe dat op tijd want als je (al is het maar 1 dag) te laat bent vervalt je certificaat en moet je schip aan de nieuwbouw regels voldoen. [5] Vertrouw er niet op dat je van de NBKB [7] of je keurmeester van toen een waarschuwing krijgt. Makkelijk is om de periodieke vlakkeuring door de verzekering samen te laten vallen met het verlengen van het certificaat. Maar pas op: bij ombouw, verbouw of nieuwbouw kunnen de uitzonderingen die nu nog (in artikel 8) op je certificaat staan vervallen en moet je schip alsnog aan de nieuwbouweisen voldoen.

1. Mijn schip is aangemeld vóór 1 november 2018.

3.1 Nee, ga naar 4.

3.2 Ja. Mooi, maak een afspraak voor een eerste inspectie zodat je weet wat er gedaan moet worden. Zie verder voetnoot [3] en [5]. Vraag rond voor ervaringen van collega-scheepseigenaren.

1. Dat is pech omdat je nu niet meer onder de overgangsregeling valt. Wil je nog wel varen?

4.1 Nee. Jammer, want varen is behoud. Ga naar punt 5 voor wat aanvullende informatie.

4.2 Ja. OK, dat kan, maar kost wat meer moeite. Zie punt 6.

1. Het schip gaat niet meer varen. Dan wordt het schip dus een niet-varend woonschip. Mogelijk heeft dat serieuze gevolgen voor de waarde van je schip. Hieronder nog wat punten van aandacht:

5.1 Een werfbezoek mag niet op eigen kracht gebeuren, maar het schip moet geslept worden door gecertificeerde sleepers. Mogelijk moet de instantie

waaronder de ligplaats en de vaarroute naar de werf vallen (gemeente, provincie, rijk) een vergunning voor het slepen geven.

5.2 Kijk de ligplaatsvergunning na. Misschien is een van de voorwaarden van de vergunning dat het een varend schip moet zijn. Risico is dan dus dat je de vergunning kwijt raakt als de vergunningverlener gaat handhaven of als je het schip met ligplaats wilt verkopen (zo dat al toegestaan is). **Noot Dirk van Driel:** *als het schip permanent stil mag liggen (geen verplichting tot varen), dan is er niets aan de hand, geen CvO nodig. Bij overdracht zal in principe overgangsrecht gelden.*

5.3 Het risico bestaat dat niet-varende woonschepen onder het bouwbesluit gaan vallen. Momenteel geldt een uitzondering voor bouwwerken die al bestonden, maar de kans bestaat altijd dat bij eigenaarswijziging of verbouwingen het besluit wel van toepassing wordt.

Noot Dirk van Driel: *geen enkel bestaand woonschip valt onder het bouwbesluit. Verandering van eigenaar is niet van invloed, overgangsrecht.*

5.4 Er worden momenteel wel schepen naar het buitenland verkocht bijvoorbeeld om als woning in Londen te dienen. Buitenlanders die met het schip willen varen hebben meestal het geld wel om het schip te laten certificeren. **Noot Dirk van Driel:** ???

1. Het schip is certificaatplichtig maar valt buiten de overgangstermijn voor varend erfgoed. Het schip moet nu voldoen aan de eisen voor nieuwbouw schepen en zo dat al mogelijk is, is dat een kostbare zaak. Zie daarvoor hoofdstuk 21 ([ES-TRIN 26](#)). [5] Er wordt gewerkt aan Hoofdstuk 24 (vroeger Hoofdstuk 19) waarin uitzonderingen zouden komen voor historische vaartuigen. Maar

vertrouw daar niet te veel op. Er wordt al meer dan 10 jaar over gesproken. Een alternatief is natuurlijk om te zorgen dat je niet meer certificaatplichtig bent. Je kunt het schip inkorten tot 19,99 meter (wel laten hermeten). Andere optie is om, als het schip een klein beetje langer is dan 20 meter, uitstekende vaste onderdelen die bepalend zijn voor de lengte demontabel te maken en een hermeting aan te vragen.

Let op:

1. De (varende) schepen moeten natuurlijk ook blijven voldoen aan andere wettelijke regelingen zoals het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), het RPR, AIS eventueel met ECDIS, het testen van zwemvesten, reddingsboeien en gasinstallaties plus mogelijk aanvullende eisen van je verzekeringsmaatschappij.
2. Over het algemeen geldt dat er een oerwoud van regels aan het ontstaan is, waarvan sommige elkaar tegenspreken. Gelukkig komen er ook kritische geluiden uit de beroepswereld zoals onlangs over AIS. Over dit apparaat en de rol daarvan bij de certificering lijkt (net zo als over waterdichte schotten) het laatste woord nog steeds niet gevallen alhoewel er vanuit sommige kanten wel wat meer helderheid komt. [8]
3. Het laatste woord is ook nog niet gesproken over schone motoren, dus mocht je je motor willen vervangen, vraag advies en vraag rond.

Voetnoten

[1] De tekst van de Europese richtlijn en ook het binnenvaartbesluit zijn terug te vinden op het internet net

zo als de binnenvaartwet en de binnenvaartregeling. Zoek op de website van de overheid. Met ingang van 2018 zijn de verschillende regelingen samengevoegd in het ES-TRIN en staan de regels voor pleziervaartuigen in hoofdstuk 26.

[2] Relevant voor het varend erfgoed zijn de twee belangrijkste criteria: onder de certificeringsplicht vallen schepen langer dan 20 meter of met een onderwater blokvolume van meer dan 100 kubieke meter.

[3] Al direct na de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet, die is gebaseerd op een Europese richtlijn, heeft George Snijder ik in Bokkepoet 190 een artikel gepubliceerd over de praktijkperikelen van het CvO. Dat artikel is op de website van de LVBHB te vinden. Lange tijd heeft dit artikel op de website van de verzekeraar EFM (nu EOC) gestaan. Inmiddels is daar een informatieblad te downloaden.

[4] Inspectie Leefomgeving en Transport, onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

[5] Hoofdstuk 21 van het Binnenvaartbesluit (hoofdstuk 26 van ES-TRIN) geeft de bijzondere bepalingen voor pleziervaartuigen. Daarin wordt naar allerlei artikelen verwezen, een hopeloos zoektocht natuurlijk. In een document staat dat allemaal uitgewerkt voor schepen die onder de overgangsregeling vallen. Je moet natuurlijk wel gewoon de zaken aan boord hebben die in andere regelingen staan. [Hier staat een geheugensteuntje met dank aan EOC](#). Ook daar zie je dat er verschillen in interpretatie zijn. Zo spreekt de één van 3 reddingsboeien, de ander van twee. Geeft de een aan dat alleen poederblussers mogen, terwijl elders ook schuimblussers zijn toegestaan, moeten opblaasbare reddingvesten (die regelmatig gekeurd moeten worden)

maar mogen blijkbaar ook van die volumineuze blokvesten. Wees voorbereid op het onvoorbereide.

[6] Er zijn twee soorten certificaten: het CBB, het Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen, en het CvO-R, Certificaat van Onderzoek voor de Rijn, voor schepen die op de buitenlandse Rijn varen.

[7] Het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart NBKB is de instantie aan wie IL&T het uitgeven van de certificaten heeft uitbesteed. Keurmeesters werken voor zichzelf of werken voor een keuringsbureau. Zo'n keuringsbureau is soms onderdeel van een verzekeringsmaatschappij bijvoorbeeld EOC Expertise. Keurmeesters zijn gecertificeerd door het NBKB.

[8] Tijdens de EOC Traditionele Schepenbeurs 2018 in Den Helder heeft EOC een presentatie gehouden over het CvO. Daarbij gaf de EOC presentator aan, dat bij de eerste keuring voor het certificaat een inbouwverklaring van de AIS overlegd moet worden. Bij herkeuringen is dat niet meer nodig.

Bron: [LVBHB](#)