

Certificering "pleziervaartuigen"

volgens de wettelijke eisen (nieuwe Europese richtlijn en ROSR, Hoofdstuk 21)
(hieronder vallen ook de schepen die 12 of minder passagiers vervoeren)

Als u met uw pleziervaartuig, dat langer is dan 20 meter, naar het Buitenland gaat varen moet u over een Certificaat van Onderzoek beschikken (in Duitsland was dit al jaren zo). U dient uw schip hiervoor ter inspectie aan te bieden bij een van de erkende Particuliere Instellingen, waar *efm* er één van is.

Hierna volgen de eisen waaraan uw schip moet voldoen, na afname van deze punten en een geslaagde proefvaart i.v.m. manoeuvreerbaarheid en geluidsnormen zal door ons een certificaat worden aangevraagd bij IVW.

De eisen in leesbare taal:

-1- Schip moet voldoen aan de scheepsbouwkundige eisen. Dit komt er in de praktijk op neer dat het schip gekeurd moet worden door een (door IVW) erkend scheepsbouwkundig expert. Bij nieuwbouw of verbouwing kan een tekening worden geëist.

-2- Verdere belangrijke eisen aan het casco:

- een waterdicht aanvaringsschot (voorpiekschot) bij nieuwbouw positie tussen 0,04L en 0,04L+2m.
- een waterdicht machinekamerschot (deze dienen waterdicht te zijn tot op dekhoogte)
- in ieder compartiment moet een lensmogelijkheid aanwezig zijn (vaste lensleiding op een deugdelijke zelfaanzuigende lenspomp of een vast opgestelde dompelpomp) een lensleiding in de machinekamer moet worden verzegeld)
- inlaatpijpen (kasten), beunen en afvoerpijpen moeten deugdelijk zijn (advies: dikwandig staal tot 20 cm boven waterlijn)

-3- Het schip moet beschikken over voldoende vaar- en manoeuvreer eigenschappen.

Deze moeten worden aangetoond tijdens een proefvaart waarbij gelet wordt op:

- minimumsnelheid 13 km/uur; max 40 km/h anders extra eisen Hfdst. 22B
- stopeigenschappen
- achteruitvaareigenschappen
- uitwijkigenschappen
- keereigenschappen

-4- Aantal eisen die aan het stuurhuis worden gesteld:

- stuurinrichting moet betrouwbaar zijn, tekening indienen in tweevoud.
- indien stuurautomaat dan eisen als beroepsvaart, dus ook gekeurde tekening
- bij gebruik van een stuurautomaat moet dit optisch worden aangegeven en de voeding moet onafhankelijk zijn van andere gebruikers
- Indien radar en/of bochtaanwijzer dan ook 'inbouwverklaring' verplicht [zie ook links *efm*]
- de roerganger moet ten allen tijde zijn werkzaamheden kunnen verrichten (ergonomische indeling)
- dode hoek maximaal 250 m. (ooghoogte-steven-water)
- voldoende vrij zicht: 240 graden van de 360 waarvan 140 naar voren (naar achteren hulpmiddelen toegestaan)

- bedieningsapparatuur moet gemakkelijk kunnen worden bediend en controle instrumenten moeten dimbaar zijn (controlelampjes op navigatieverlichting verplicht)
- bediening en controle van voortstuwingsmotor moet vanaf stuurstelling mogelijk zijn
- het maximale geluidsniveau in het stuurhuis is 70 dB. (op 25 meter afstand van het schip 75 dB)
- de elektrische installatie moet deugdelijk zijn (tekening, in tweevoud, indienen van motor en navigatie gedeelte)

-5- Aantal eisen waaraan de machinekamer en motor(en) moeten voldoen:

- machinekamer moet veilig toegankelijk zijn, draaiende delen afgeschermd
- motoren moeten vakkundig zijn ontworpen uitgevoerd en geïnstalleerd
- omkeerinrichting moet snel en deugdelijk werken
- alléén bij overtoeren mag de hoofdmotor automatisch stoppen
- draaiende delen moeten beschermd zijn
- uitlaten moeten deugdelijk zijn en dampdicht geïsoleerd
- géén dagtank of appendages boven uitlaat
- er moet een werkschakelaar aanwezig zijn

-6- Aantal eisen waaraan een brandstoftank moet voldoen:

- van staal en vast opgesteld
- géén begrenzingsvlak met watertank
- niet voor het aanvaringsschot bevinden
- vulleiding en ontluchting moeten zich bovendecks bevinden
- (laag) niveaualarm is verplicht
- leidingen moeten deugdelijk zijn aangebracht en van staal of koper zijn
- afvoerleidingen moeten vanaf dek te sluiten zijn
- alle aftapkranen moeten zelfsluitend zijn (ook peilglas)
- vulaansluiting genormaliseerd, ontluchting 1,25 x vulopening

-7- Verplichte inventaris:

- geschikt boeganker met deugdelijke ketting (volgens formule)
- goedgekeurde marifooninstallatie (met ATIS)
- nautische licht- en geluidseinen
- voldoende trossen
- bootshaak
- verbandtrommel (goedgekeurd ROSR)
- verrekijker (min 7 x 50)
- bord redden en bijbrengen van drenkelingen
- minimaal 2 brandblussers; in veel gevallen 3 (minimaal 6 kg. poeder of vergelijkbaar); deze moeten om de twee jaar gekeurd worden door een daartoe bevoegde instantie
- minimaal 3 goedgekeurde reddingsboeien (min. 45 cm. diam; reflekterende banden; één licht)
- één zwemvest per opvarende (na 2010 automatisch opblaasbaar)

-8- Aantal eisen waaraan vloeibare gasinstallaties moeten voldoen:

- alléén voor huishoudelijke doeleinden
- géén onderdelen in of door machinekamer
- alléén propaan flessen tussen 5 en 35 Kg
- verplicht gebruik van gaskast die alléén open verbinding (en ontluchting aan onderzijde) naar buiten heeft; hierop moet een sticker 'ontvlambaar materiaal'

- géén reserveflessen buiten deze kast
- drukregelaar in deze kas, met testaansluiting
- gebruik van gebeugelde koperen of stalen leidingen met schotdoorvoeren
- elk apparaat moet voorzien zijn van aparte afsluiter
- afvoerkanal en ventilatieopening bij gebruiker verplicht
- iedere drie jaar verplichte keuring door bevoegde instantie [zie ook links efm]

Extra eisen buiten certificaat om:

Let op dat er op de verschillende vaarwegen nog eisen worden gesteld aan de inrichting en inventaris door het plaatselijk geldende politiereglement

Bij vaart op de Rijn (dus ook op de Nederlandse rijn, maas, waal, lek en ijssel) dient u nog het volgende aan boord te hebben:

- off. scheepsnummer aan beide zijden op schip, naam teboekstelling en thuishaven op achterzijde.
- Ingehakt (in boeisel achterschip of roef) teboekstelling, SI en meetbriefnummer
- Inzinkinsmerken, vrijboord in certificaat (en meetbrief)
- SI certificaatnummer op ankers
- blauw bord geperforeerd en met automatisch schakelend knipperlicht in hart van bord
- sirene (110dB)
- tweede marifoon
- gele bol (indien u gesleept moet worden)
- rode vlag of bord en lantaarn
- noodankerlicht (rondschijnend)
- ankerboei (geel) eventueel met radarreflektor
- bunkerovervulbeveiliging (Bob's) raadzaam.
- olie afgifte boekje (of pas)
- handboek marifoon
- marifoonbedieningscertificaat
- bijgewerkt van de plaatselijke wetgeving (digitaal toegestaan)

Natuurlijk is dit geen volledige samenvatting van de eisen die gesteld worden en verwijs ik u voor specifieke en in bijzondere gevallen naar het bovengenoemde R.O.S.R. (na te zoeken op www.ivw.nl of www.overheidsloket.nl) of de nieuwe Europese richtlijn EU 2006/87/EG.

U moet dan ten allen tijde een erkend expert (waaronder experts van de efm) uitnodigen om de bovenwaterinspectie uit te laten voeren. Een cascorapportage dient opgestuurd te worden door een erkend expertisebureau of verzekeringsmaatschappij.

Eventuele Uitzonderingen en Overgangsbepalingen:

De nieuwe wet biedt in artikel 8 de mogelijkheid om een schip dat niet volledig kan of wil voldoen toch te certificeren. Deze uitzonderingen of overgangsbepalingen (dit zou betekenen dat aan een aantal eisen pas op een later tijdstip hoeft te worden voldaan) zullen op het CvO worden vermeld. De veiligheid mag echter in géén geval in het geding komen. In de praktijk zal dit dus slecht op een aantal zaken als voorpiekschot, geluid en zicht worden toegepast.

Varen naar het buitenland:

Bij varen naar het buitenland vervallen alle eventuele uitzonderingen of overgangsbepalingen en moet aan alle eisen zijn voldaan (een zogenaamd 'schoon certificaat')

Nog enkele opmerkingen:

- Bij vaart naar België of Frankrijk is een geldige meetbrief zeer raadzaam., minimaal een ICP (Internationaal Certificaat van Competentie) aan boord en een bewijs dat er B.T.W. over uw schip is betaald.
- Bij vaart naar Duitsland alle papieren, en de verplichte inventaris, goed in orde, liefst rijncertificaat en rijnpatent.
- Passagierschepen met 12 passagiers of minder adviseren wij zoveel mogelijk geldige papieren aan boord te hebben en alles piekfijn in orde te hebben omdat zij qua certificaat een beetje tussen wal en schip vallen. Zij worden in het buitenland nogal kritisch bekeken. Vanaf één passagier is een meetbrief verplicht.

Bemanning, vaarbewijs (voor pleziervaartuigen)

Bemanning: er moet een schipper met vaarbewijs en/of patent en een hulp bij het manoeuvreren aanwezig zijn.

Welk vaarbewijs:	L=15-25 m. L=25-40 m. L>40 m.	klein vaarbewijs beperkt groot vaarbewijs groot vaarbewijs
Op de rij:	L<15 m. L=15-25 m. L=25-35 m. L>35 m. Let op!	alléén (nationaal) vaarbewijs sportpatent klein patent volledig rijnpatent, voor gewenste deel. t/m 12 passagiers ten allen tijde rijnpatent vereist

Nieuw is het 'beperkt groot vaarbewijs' wat waarschijnlijk iets minder theorie dan het groot vaarbewijs zal inhouden en ook minder vaartijd. De cursus hiervoor wordt nog specifiek uitgewerkt en zal door diverse erkende instanties worden gegeven. Ontwikkelingen hierin zijn o.a. te volgen op www.cwo.nl

Diverse informatie kunt u ook downloaden via deze site [www.efm.nl/Info/Links]

Eventuele vragen kunt u stellen op info@efm.nl