



**NBKB Expertisebureau Van Rees BV
(lezing voor MID 03-11-2014)
“Drijvend aannemersmaterieel en de
binnenvaartwet”**

HET WETTELIJKE KADER

(in vogelvlucht van het verre verleden tot heden)

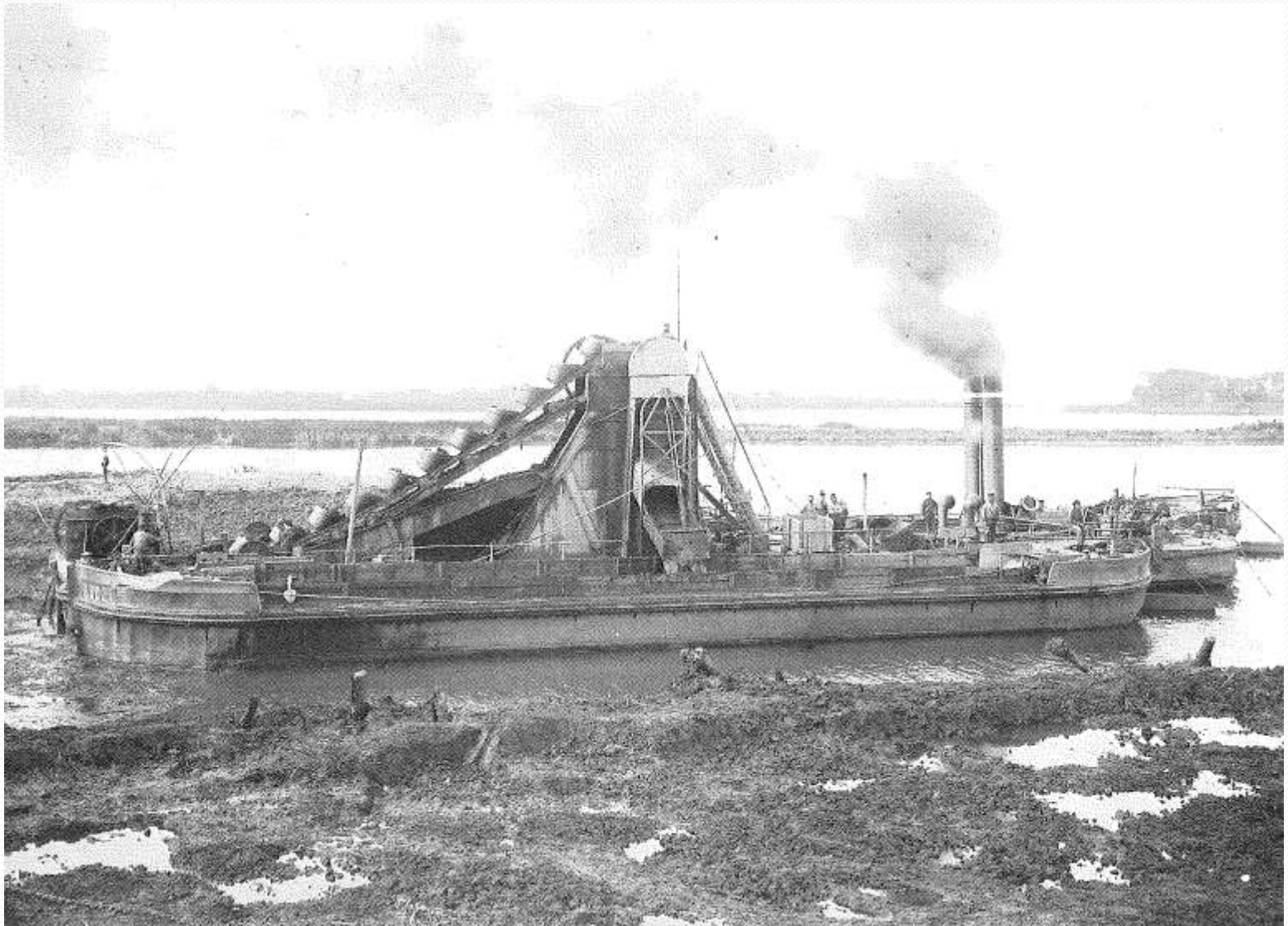


Stoombaggermolen ca. 1875

HET WETTELIJKE KADER

(in vogelvlucht van het verre verleden tot heden)

- **1815** In Slokakte Congres van Wenen 9 artikelen waarmin deelnemende landen zich vastleggen 'de vrije scheepvaart op de Europese rivieren, waaronder Rijn, Waal en Schelde, te gaan regelen'. Hierin ook het besluit tot instelling van een Commissie van toezicht teneinde op het gemeenschappelijk op te stellen reglement toezicht te kunnen houden en te voorzien in een orgaan, waarin de Rijnsoeverstaten kunnen beraadslagen over alle vragen betreffende de scheepsvaart !
- **1816** 1^e Vergadering van de hiervoor genoemde commissie (in feite de voorloper van de CCR = Centrale Commissie Rijnvaart). In de 15 jaren daarna hebben deze heren nog heel wat keren in de salon een sigaar gerookt, want pas in:
- **1831** In de Akte van Mainz komt het 1^e Rijnverdrag tot stand. Hierin zijn de 1^e afspraken tussen de oeverstaten van de Rijn over de vaart op deze rivier vastgelegd.



Stoombaggermolen ca. 1880

HET WETTELIJKE KADER

(in vogelvlucht van het verre verleden tot heden)

- **na** In deze periode al talrijke wijzingen noodzakelijk in het verdrag.
- **1831** Uiteindelijk kwam men tot de conclusie dat : ‘het verdrag niet meer in overeenstemming met toestand van de scheepvaart was’.
- **1868** Akte van Mannheim ‘Herziene Rijnvaartverdrag’ komt tot stand.
 - Van groot belang en zeer succesvol gebleken !
 - In aangepaste versie tot op de dag van vandaag nog van kracht !
 - Centrale plaats voor ‘het beginsel der vrijheid van de scheepvaart op de Rijn vooral met betrekking tot de handel en de daarmee geregelde vrije en gemeenschappelijke transportmarkt !
 - Door ontsluiting Rijn als transportader een grote ‘boost’ in de economische ontwikkeling van dit deel van ‘geografisch’ Europa !



Schepen in de Bomhaven te Dordrecht in ca. 1900

HET WETTELIJKE KADER

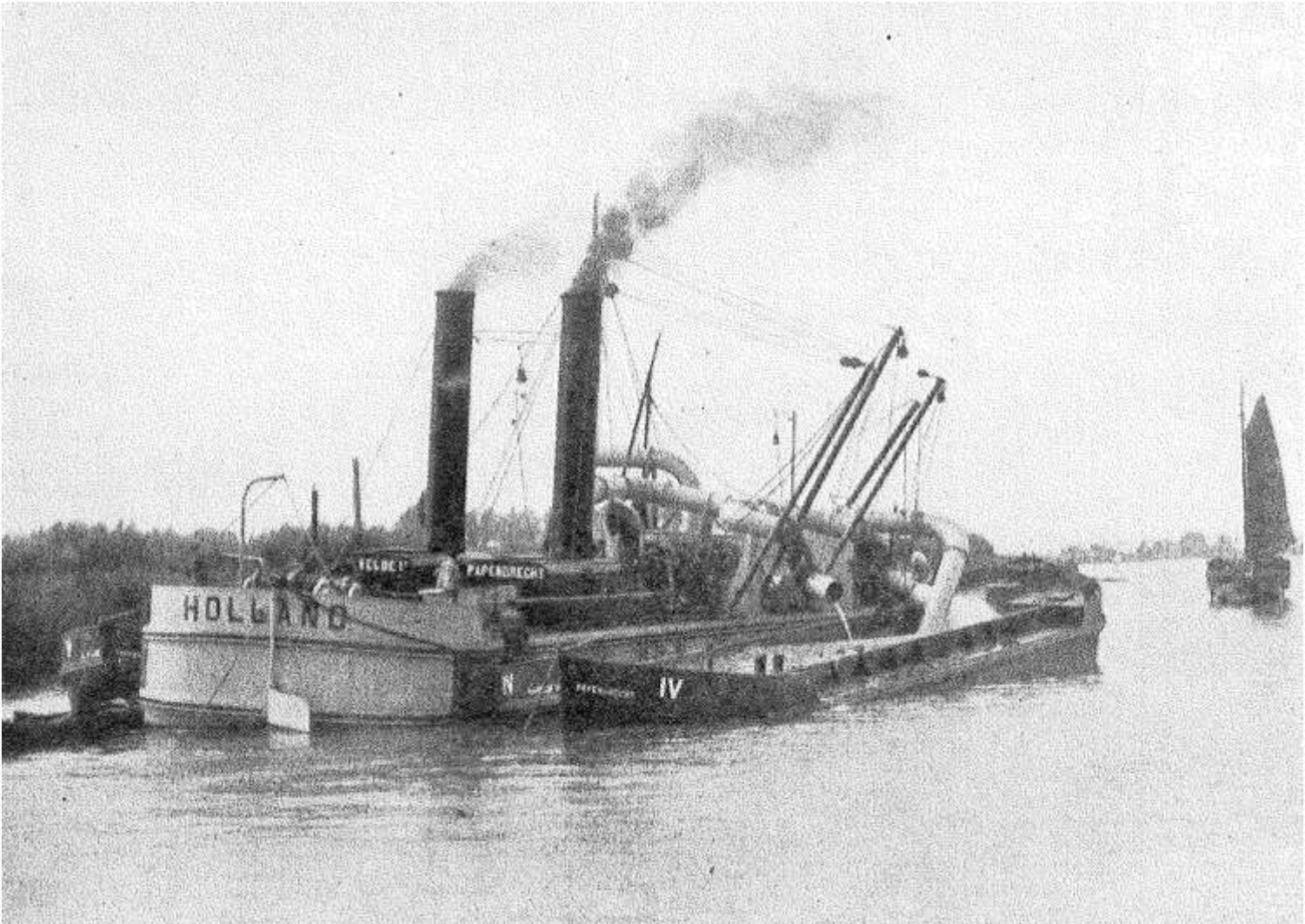
(in vogelvlucht van het verre verleden tot heden)

Wat is er in deze verdragen vastgelegd / geregeld:

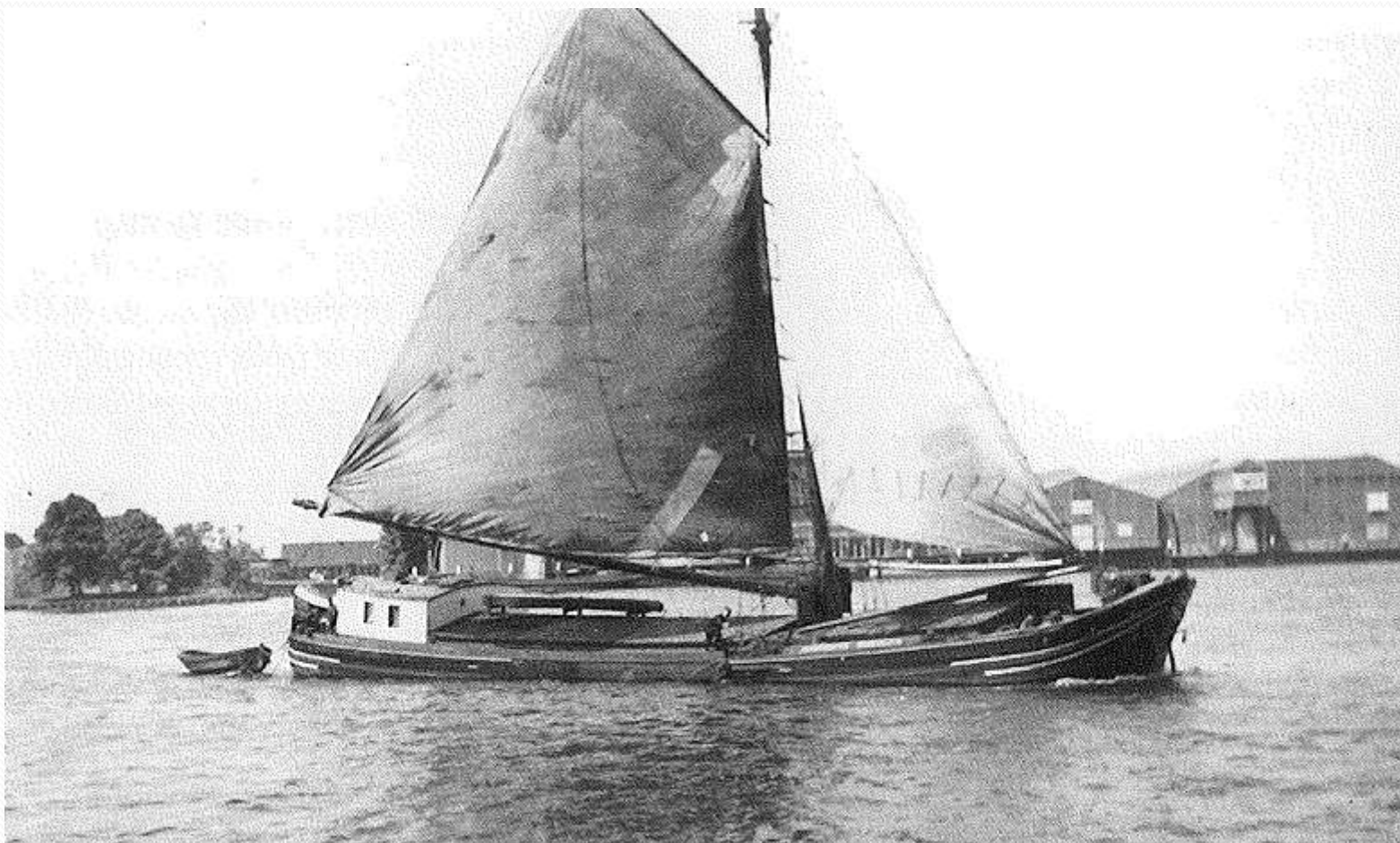
“tijd lijn”

1. Vrije toegang
2. Gelijke behandeling
3. Bezwaar procedures via commissie(s), inzake reglementen
4. Vrijstelling van belasting (tol)
5. Douane afhandeling
6. Onderhoud van de rivier (bevaarbaarheid)
7. Rechtspraak
8. Uniforme voorschriften m.b.t. veiligheid schip en scheepvaart (uiteindelijk het ROSR en RPR)
9. Milieu
10. Acceptatie ‘Rijn certificaat’ schepen op andere wateren dan Rijn
11. Harmonisatie met overige scheepvaartwetgeving





Bakkenzuiger

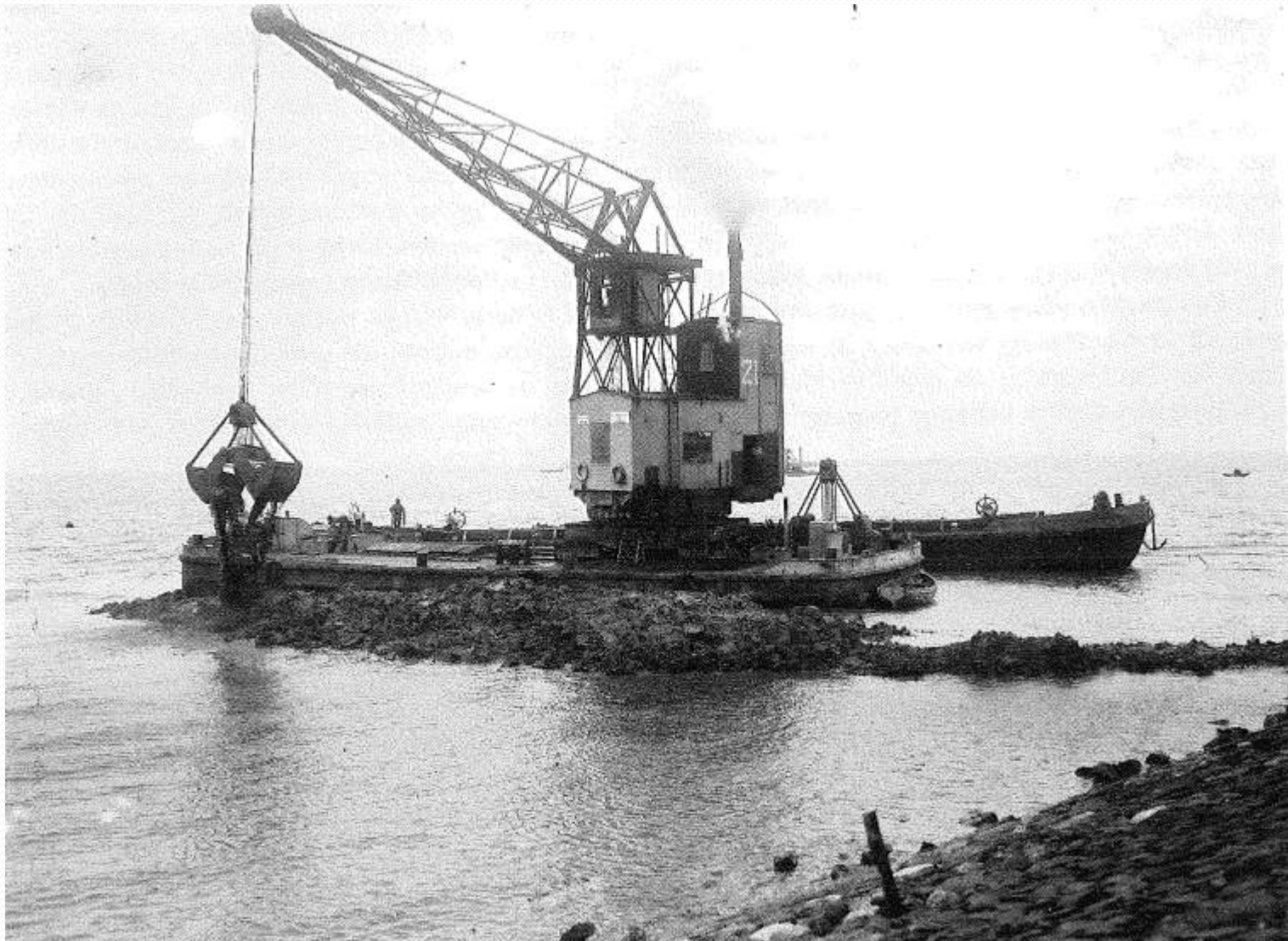


Zeilend vrachtschip "Maria II" rond 1918

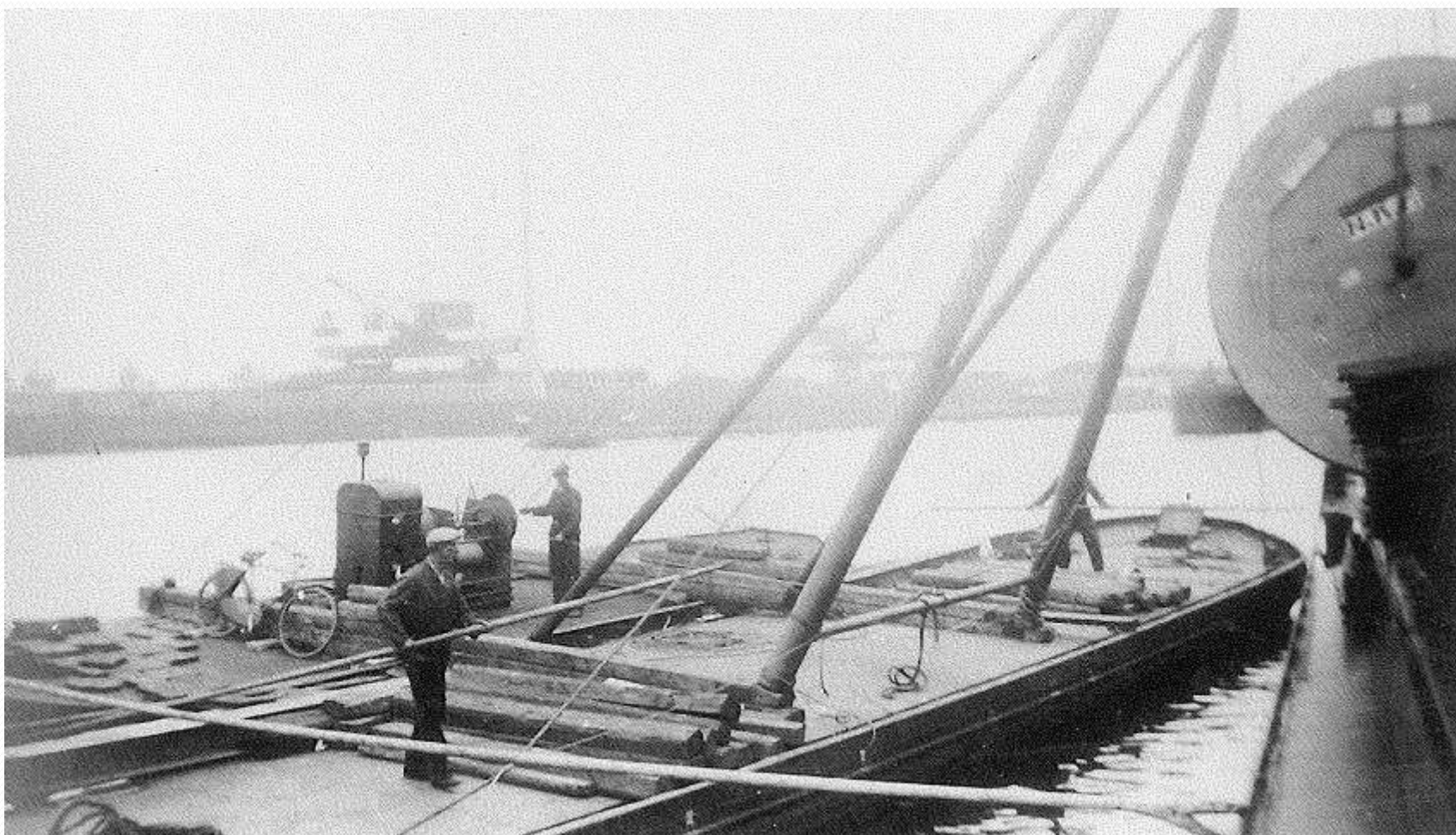
HET WETTELIJKE KADER

(in vogelvlucht van het verre verleden tot heden)

- **1915** Een 1^e reglement met eisen aan de schepen komt tot stand
- **1919** Het verdrag van Versailles (na 1^e wereldoorlog)
- **1920** Oprichting permanente commissie (CCR) te Straatsburg
- **1945** Het werk in de CCR wordt hervat (na de 2^e wereldoorlog)
- **1963** Conventie van Straatsburg: een aantal ingrijpende wijzingen worden doorgevoerd in de Akte van Mannheim.
- **1976** Forse aanpassingen, in met name ROSR (grotere reikwijdte op formaat en type schepen, ‘jump update’ naar stand der techniek)
- **1995** Wederom een forse aanpassingen in het ROSR
- **2006** Harmonisatie ROSR met EU richtlijn 2006/87/EG (vwbt zone 3)
- **> > >** In vervolg zullen de reglementen Rijn en EU richtlijnen geharmoniseerd ontwikkeld worden ten einde gelijkzijdigheid te bewaren.



Baggerkraan bij dijkenbouw Zuiderzee, periode 1850-1953



Het hijsen van NKF haspels met elektrische kabels 1920 - 1935

HET WETTELIJKE KADER

(in vogelvlucht van het verre verleden tot heden)

Het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)

Technische voorschriften voor schepen gebundeld in Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.

ROSR bevat:

Technische en veiligheidsvoorschriften voor goedkeuring van schepen, stabiliteit en sterkte, uitrusting alsmede manoeuvrereigenschappen.

Omvangrijke eisen met betrekking tot bescherming van milieu en arbeidsveiligheid.

Elk schip op de Rijn:

Moet over scheepscertificaat beschikken afgegeven na inspectie van schip op voorschriften door een onderzoekscommissie of een daartoe door deze commissie erkende instelling.

Van elk schip op de Rijn mag de eigenaar, bij om het even welke, onderzoekscommissie een certificaat aanvragen, ongeacht de betrokken nationaliteiten.

Het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) = scheepvaartverkeerswet

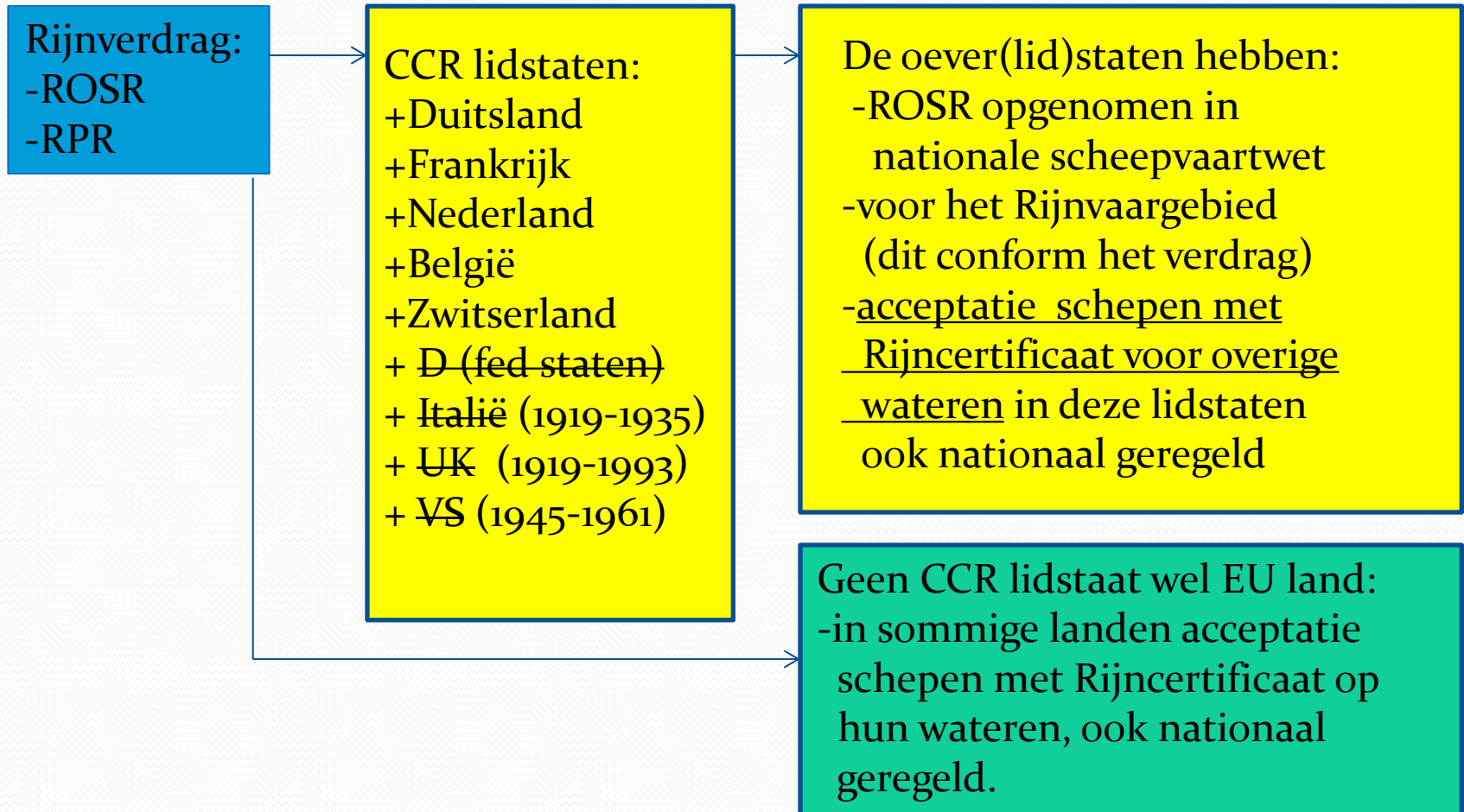
De vaarreglementen in het Rijnvaartgebied.

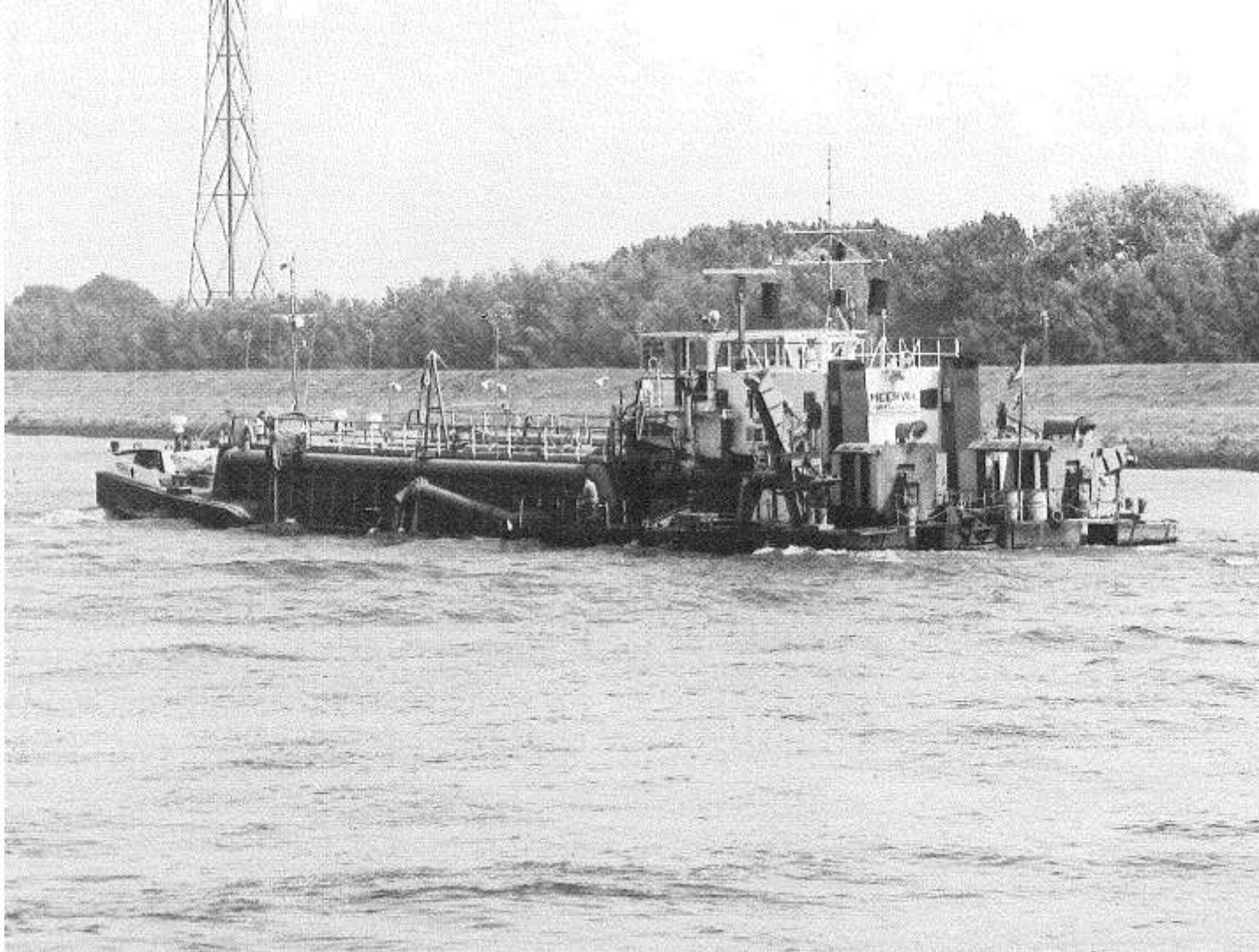


Aannemers aan het werk bij de afsluiting van de Nollendijk te Walcheren ca.1945

HET WETTELIJKE KADER (situatie tot 2006)

DE SITUATIE RONDOM HET RIJNVERDRAG TOT 2006:





Riviersleehopperzuiger Meerval ca. 1970

HET WETTELIJKE KADER (situatie rond 2006)

OP OVERIGE WATEREN IN EU LANDEN, DE SITUATIE TOT 2006:

-In sommige landen acceptatie van schepen op hun wateren indien ze beschikken over een Rijncertificaat (CvO R) op basis van clause in nationale wetgeving van betreffende landen.

-Tussen sommige landen nationale scheepvaartwetgeving afgestemd.
-Op basis hiervan verkregen schepen een Communautair Certificaat voor Binnenschepen (CBB). <gemeenschappelijk = Communautair>
-Acceptatie van schepen op hun wateren (zone 3 en 4 EEG later EG), in deze landen, indien ze beschikken over certificaat model CCB.

-Landen met scherp afwijkende nationale scheepvaartwetgeving.
-Geen acceptatie CvO R en CCB certificaten.
-Pas toegang tot wateren in dat land na inspectie en verkrijging van een certificaat aldaar.



Baggerponton en beunbakken te Polen in 2014

HET WETTELIJKE KADER (na 2006)

NA 2006:

-ROSR, vrijwel volledig overgenomen in nationale voorschriften (Duitsland, Nederland, Hongarije), door ECE-VN (voor opstelling aanbeveling inzake technische voorschriften voor schepen en door Europese Unie (Richtlijn 82/714/EG vervangen door Richtlijn 2006/87/EG).

-Middels de vanuit Brussel uitgevaardigde richtlijn 2006/87/EG zal een complete harmonisatie verwezenlijkt worden van de technische voorschriften voor de binnenschepen met de Rijnvoorschriften (voor wat betreft zone 3 wateren, de grotere bevaarbare vaarwegen).

-De CCR erkend op basis van deze gelijkwaardigheid de geldigheid van gemeenschappelijke certificaten op de Rijn (Protocol 2007-II-21).

-De 28 EU leden moeten aan het werk om hun nationale scheepvaartwetgeving aan te passen !!!
-Teneinde de gemeenschappelijke certificaten te verwezenlijken !!!



Drijvende werktuig (bok) op de Boven-Merwede in 2009

HET WETTELIJKE KADER

(laatste grote wetswijziging in Nederland)

Ca. 2006 tot 2009:

Europese richtlijn = is op zichzelf geen wet maar een wetgevend instrument:

Richtlijn is verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke lidstaat waarvoor zij bestemd is, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen.

EU gebruikt richtlijnen om verschillende nationale rechtsordes op elkaar af te stemmen.

Richtlijnen komen dan ook vaak voor in aangelegenheden die aan de werking van de gemeenschappelijke markt raken. Richtlijnen verplichten lidstaten om hun wetgeving aan te passen zodat zij eenzelfde welbepaald eindresultaat beogen, maar laten de keuze van de methode over aan elke lidstaat.

Op basis hiervan is in Nederland in werking gesteld:

Per 30-12-2008 een nieuwe binnenvaartwet (waaronder hangende ook een nieuw binnenvaartbesluit en een binnenvaartregeling met bijlagen)

In deze binnenvaartwet de koppeling met het protocol voor het onder certificaat brengen van de diverse type schepen en de technische voorschriften aan de schepen zoals die zijn opgenomen in de EU richtlijn 2006/87/EG en in het ROSR.



Werkschip (ex. Deens betonningsvaartuig) zal ingezet worden op o.a. IJsselmeer bij windmolenparken, in 2014 2015.

NIEUWE BINNENVAARTWET 2009

(gevolgen voor aannemersmaterieel per type schip)

Motorvrachtschepen (lading vervoer)

- beunschip
- binnenvaart sleepopperzuiger
- motordekschuit
- zelfvarende onderlosser / splijtbak
- motor(vracht)schip e.v.t. met bagger / hijskraan
- etc.

Vrachtduwbakken (lading vervoer)

- beunbak
- elevatorbak
- onderlosser
- splijtbak
- lading ponton
- dekschuit
- zolderbak
- vrachtduwbak e.v.t. met bagger / hijskraan

Sleep-, sleep/duwboten, duwboten

- met lengte > ca. 14 m met enige moeite redelijk toepasbaar
- op kleinere schepen wetgeving vrijwel niet toepasbaar daar deze met name is geschreven met motorvrachtschepen voor ogen (en omdat diverse ontheffingen zijn vervallen)

Bestaand schip met CvO R:

- normale regime (her)certificering
- door aflopende overgangsbepalingen ROSR kan technische aanpassing naar nieuwe voorschriften noodzakelijk zijn
- optie CvO R inruilen voor CBB en vaargebied Rijn laten vallen geeft redelijk veel verlichting op diverse eisen

Bestaand schip met CCB:

- idem regime (her)certificering
- bij (her)certificering op enkele zaken een technische opwaardering noodzakelijk
- voor overige ruime overgangsbepalingen van toepassing, soms zelfs tot oneindig of N.V.O.
- door inspecterende instelling wordt CCB omgezet in CBB model certificaat
- indien Rijn vaargebied gewenst dan check op en een update naar daarvoor geldende eisen noodzakelijk.

Na 31-12-2008 nieuw schip:

- keuze op basis van ROSR of EU richtlijn
- geen recht op overgangsbepalingen
- respectievelijk CvO R of CBB certificaat
- zone 3 en 4 EG (met of zonder Rijn) en zone 2 NL
- zone 1 en 2 in andere landen aldaar aanvragen



Werkvlet (met kleine hydraulische dekkraan) CBB en CvG

NIEUWE BINNENVAARTWET 2009

(gevolgen voor aannemersmaterieel per type schip)

Drijvende werktuigen

- drijvende bok
- baggermolen
- diepwinzuiger
- cutterzuiger
- bakkenzuiger
- (bagger) kraan ponton
- overslagponton
- drijvende zand -en grind scheidingsinstallatie
- baggerinjectie vaartuig
- etc.

Werkvaartuigen

(indien niet < 20 m of $\leq 100 m^3$ en geen CvG)

- werkschip
- werkponton
- ankerbehandeling vaartuig (Multicat)
- motorvlet
- ploegboot
- vastmaak / roeiers vlet
- peil / survey vlet
- vaartuig voor scheepvaartbegeleiding
- loodstender
- mossel / kokkel kotters
- etc.



Voor 30-12-2008 al onder ROSR voorzien van certificaat (CvO R) als type schip drijvend werktuig:
-normaal (her)certificering regime onder ROSR
-wel letten op de overgangbepalingen ROSR !
-optie: CvO R inruilen voor CBB zonder Rijn (niet aanbevolen)



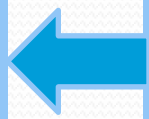
Gebouwd na 01-07-2009:
-dienen al te zijn / alsnog te worden voorzien van certificaat onder alle huidige eisen ROSR of EU richtlijn (CvO R of CBB)
-(kiel gelegd 30-12-2008 tot 01-07-2009 per geval bekeken ILT)



Kiel gelegd voor 30-12-2008 en vaart op Rijn gewent:
-dienen alsnog te worden voorzien van een certificaat onder alle huidige eisen ROSR of EU richtlijn (CvO R of CBB)



Kiel gelegd voor 31-12-2008 en geen vaart op Rijn gewent:
-dienen per 01-01-2018 te zijn gecertificeerd
-certificering op basis van art 8 van de richtlijn 2006/87/EG



Onder 'oude' binnenscheepenwet van Nederland waren deze schepen voor 30-12-2008 niet certificaat- plichtig !
-BPR /RPR vaarreglementen wel
-meetbrief en teboekstelling bij bepaalde afmetingen wel
-bij kruisen Rijn wateren in Nederland div. minimale eisen
-Havenreglementen Rotterdam / Amsterdam div. min. eisen



Kleine cutterzuiger

HET WETTELIJKE KADER

(Certificering via art. 8 van de richtlijn 2006/87/EG)

Voor 30-12-2008 al bestaande en in de vaart zijnde vaartuigen



Voor welke type / soort voor die datum in Nationale wetgeving nog geen certificaat voorgeschreven



Daarvoor kan tot 31-12-2017 alsnog een certificaat type CBB worden verkregen mits:



Er geen klaarblijkelijk gevaar is !



Werkship met mobiele baggerkraan aan dek

HET WETTELIJKE KADER

(Certificering via art. 8 van de richtlijn 2006/87/EG)

Aandachtspunten voor klaarblijkelijk gevaar:

(volgens art 8-3^e lid wanneer er van klaarblijkelijk gevaar sprake kan zijn)

- Structurele eigenschappen
- Vaar- of manoeuvreer eigenschappen
- Bijzondere kenmerken overeenkomstig Bijlage II

Nader uitgewerkte instructie van ILT aan inspecteurs:

(als zijnde van belang bij beoordeling van klaarblijkelijk gevaar)

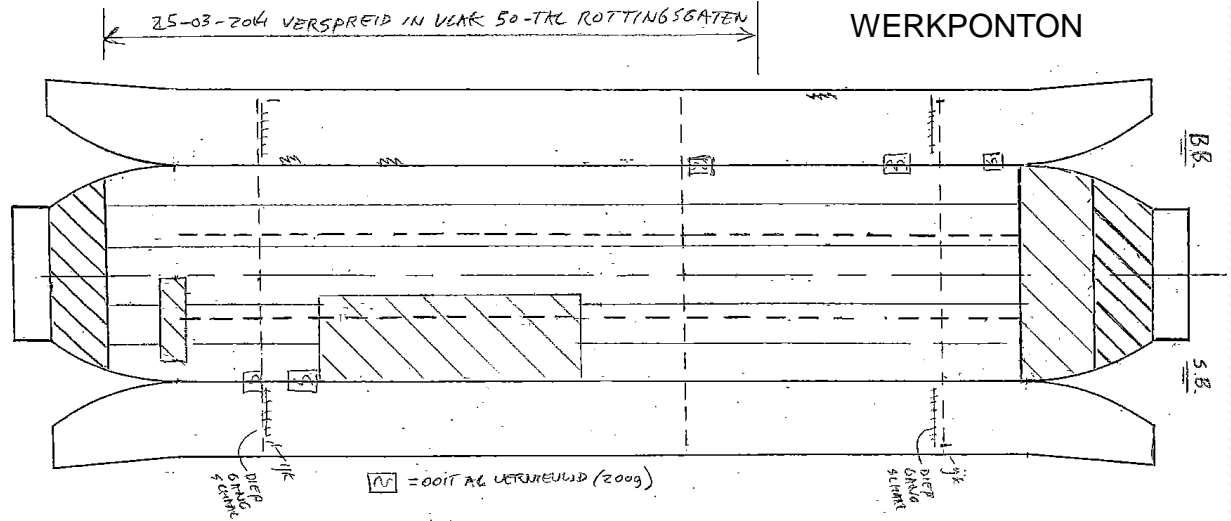
- Cascosterkte en huiddikte (kan met een casco rapportage worden aangetoond)
- Stuurinrichting (inclusief stuurautomaat indien aanwezig)
- Vrij zicht
- Anker inrichting (operationeel)
- Marifoon verbinding / bediening
- Gasinstallatie aan boord (indien aanwezig)
- Brandveiligheid (indien aanwezig vaste blusinstallatie(s), handblussers)
- Reddingmiddelen
- Manoeuvreeigenschappen, kunnen met een proefvaart worden aangetoond.
- Stabiliteit

Pas op voor de uitzonderingen: (art. 8 van de richtlijn is niet van toepassing op:)

- * Schepen gebouwd na 30 december 2008
- * (Vracht) schepen met een laadvermogen van meer dan 15 ton
- * Sleep- en duwboten
- * Schepen met vaargebied Rijn



WERKSCHIP STUURHUT EN MK



Geachte heer

Hierbij verklaar ik, G. Snoek, directeur van Scheepssloperij Nederland bv, dat op onze sloophelling te 's-Gravendeel in week 17 van 2014, geheel is gesloopt en vernietigd ' 4" met metingsmerk HN [] en brandmerk **B ROTT 1964.**

Aldus naar waarheid opgemaakt

Scheepssloperij Nederland BV

Scheepssloperij Nederland
 Havenweg 1, 3295 XZ 's-Gravendeel
 Postbus 5234, 3296 ZJ 's-Gravendeel
 Tel: +31 (0)78-673 60 55
 Fax: +31 (0)78-673 61 74



SCHEEPSSLOPERIJ
 NEDERLAND

HET WETTELIJKE KADER

(Certificering via art. 8 van de richtlijn 2006/87/EG)

HOE GAAT DAT: ?

Keuze commissie van onderzoek

- gesteld dat eigenaar kiest voor 'desk van onderzoek' Nederland
- eigenaar maakt keuze uit 1 van 5 door ILT Binnenvaart erkende particuliere inspectiebureaus (PI)

Vorbereidende papierwerk

- +eigenaar en PI bevestigen / ondertekenen opdracht tot inspectie met onderliggende voorwaarden
- +eigenaar stelt kopie van eventueel al aanwezige meetbrief, afschrift kadaster, etc. beschikbaar aan PI
- +eigenaar en PI dienen aanvraagformulier binnenvaartcertificering in bij PI > hieruit volgt direct melding naar ILT

Casco inspectie

- vaartuig dient droog op helling, in dok , staande op de kant ,ter inspectie te worden aangeboden
- vaartuig dient schoon, in- en uitwendig goed toegankelijk ter inspectie te worden aangeboden
- inspecteur beoordeelt algehele staat casco en voert diktemetingen uit op casco

Veiligheidsinspectie

- inspecteur beoordeelt of er sprake is van klaarblijkelijk gevaar
- indien inspecteur het noodzakelijk acht kan hij aanvullend een E- inspecteur voor E installatie inschakelen.
- vaartuig dient getoetst te worden op alle artikelen (voorschriften) van EU richtlijn 2006/87/EG -Bijlage II, op voor het aangeboden type vaartuig van toepassing zijnde hoofdstukken
- voor drijvende vaartuig betreft het Hoofdstuk 17 van bijlage II, zie uitgedeelde lijst met artikelen
- de artikelen waaraan vaartuig voldoet worden verwijderd uit lijst
- openstaande artikelen worden beoordeeld op klaarblijkelijk gevaar (zie ook 1^e actie)
- indien punt van klaarblijkelijk gevaar openstaat wordt er geen certificaat afgegeven
- indien geen klaarblijkelijk gevaar dan kan er een certificaat (CBB) afgegeven worden waarin bij punt 52 een lijst van artikelen komt te staan waaraan vaartuig niet voldoet



Werkvaartuig(je) bij een snijkopzuiger

GRENS TUSSEN BINNENWATER EN ZEE

BINNENVAARTWET (BVW)

BINNENVAARTBESLUIT (BVB)

BINNENVAARTREGELING (BVR)

BVW § 1 Begripsbepalingen, art. 1 definities:

Binnenwateren: wateren die in Nederland zijn gelegen binnen een langs de Nederlandse kust gaande, bij ministeriële regeling aan te wijzen lijn;

BVR § 2. Binnenwateren - Artikel 1.2 Binnenwateren

Binnenwateren zijn de wateren die in Nederland zijn gelegen binnen de langs de Nederlandse kust gaande lijn, die loopt van:

- het snijpunt van de breedtecirkel $53^{\circ}26'.5$ N met de Duitse kust ter plaatse van Upleward,
- vandaar naar het punt met de coördinaten $53^{\circ}26'.5$ N en $006^{\circ}55'.9$ E,
- vandaar naar een punt gelegen 25 meter westelijk van de kop van de strekdam van Borkum,
- vandaar via de noordelijkste punten van Rottumeroog, Rottumerplaat en de zandplaat Simonzand, naar het oostelijkste punt van Schiermonnikoog en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van Schiermonnikoog,
- vandaar naar het noordelijkste punt van de zandplaat Het Rif,
- vandaar naar het oostelijkste punt van Ameland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het oostelijkste punt van Terschelling en voorts langs de noordelijke kustlijn naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het noordelijkste punt van Vlieland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het noordelijkste punt van Texel en voorts langs de westelijke kust tot het snijpunt van de kustlijn en de lijn tussen het Loodsmansduin te Texel, met de coördinaten $53^{\circ}01'.3$ N en $004^{\circ}43'.7$ E, en het punt met de coördinaten $52^{\circ}58'.4$ N en $004^{\circ}39'.4$ E op het eiland Noorderhaaks,
- vandaar naar het punt met de coördinaten $52^{\circ}58'.4$ N en $004^{\circ}39'.4$ E,
- vandaar naar de Noord-Hollandse kust ter hoogte van de vuurtoren Kijkduin bij Den Helder en voorts langs de kust van Noord- en Zuid-Holland,
- waarbinnen zijn begrepen de hoofden van IJmuiden, Scheveningen en Hoek van Holland, tot aan de Haringvlietdam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam en de zeezijde van de buitenhaven van Stellendam, naar Goeree en voorts langs de westelijke kust hiervan
- naar de Brouwersdam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Schouwen en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de afsluiting in de Oosterschelde,
- vandaar langs de zeezijde van deze afsluiting, over de havenhoofden van de vluchthaven Neeltje Jans en de Noordland Buitenhaven (Roompotsluis), naar Noord-Beveland en voorts langs de kustlijn hiervan naar de Veersedam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Walcheren en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de lichtopstand de Nolle, met de coördinaten $51^{\circ}26'.9$ N en $003^{\circ}33'.1$ E, bij Vlissingen,
- vandaar naar de lichtopstand Nieuwe Sluis, met de coördinaten $51^{\circ}24'.4$ N en $003^{\circ}31'.3$ E, in Zeeuws-Vlaanderen en voorts langs de noordwestelijke kust hiervan naar het punt van grensovergang tussen Nederland en België.

Artikel 1.3 Zones volgens art 2 van de BVW

1. De zones bedoeld in artikel 2 van de wet zijn:

- a. de zones 2, 3 en 4 genoemd in [bijlage I van richtlijn 2006/87/EG](#);
- b. de zone R, welke de binnenwateren omvat bedoeld in onderdeel a waarvoor een certificaat wordt afgegeven overeenkomstig artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte, volgens de bewoordingen van dat artikel bij het in werking treden van de wet.



Werkponton (gekoppeld samenstel met baggerkraan)

INDELING BINNENWATEREN

RICHTLIJN 2006/87/EG

2006/87/EG Art. 1 Indeling binnenwateren

1. Voor toepassing deze richtlijn worden binnenwateren EG als volgt ingedeeld:

a) Zones 1, 2, 3 en 4:

i) zones 1 en 2: de waterwegen van de lijst in hoofdstuk 1 van bijlage I;

ii) zone 3: de waterwegen van de lijst in hoofdstuk 2 van bijlage I;

iii) zone 4: de waterwegen van de lijst in hoofdstuk 3 van bijlage I.

b) Zone R omvat die van de onder a) bedoelde waterwegen waarvoor certificaat benodigd overeenkomstig artikel 22 Herzene Rijnvaartakte, etc.

Dergelijke Zone onderverdeling is er ook voor:

Duistland, Polen, UK, Tjechische Republiek, Frankrijk, Hongarije, België, Bulgarije, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije, Litouwen, Italië, Luxemburg, etc. ,nog in ontwikkeling

2006/87/EG – bijlage 1 LIJST BINNENWATEREN EG, GEOGRAFISCH ONDERVERDEELD IN DE ZONES 1, 2, 3 EN 4 (uitreksel voor Nederland)

Zone 1

Nederland kent geen zone 1

Zone 2

Dollard

Eems

Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee

IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer, doch met uitzondering van de Gouwzee

Nieuwe Waterweg en het Scheur

Calandkanaal ten westen van de Benelux-haven

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal en de op het Beerkanaal aansluitende havens

Haringvliet en Vuile Gat, met inbegrip van de waterwegen tussen Goeree-Overflakkee enerzijds en Voorne-Putten en Hoeksche Waard anderzijds

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer en Brouwershavensche Gat, met inbegrip van de waterwegen tussen Schouwen-Duiveland enerzijds en Goeree-Overflakkee anderzijds

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Oosterschelde en Roompot, met inbegrip van de waterwegen tussen Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland enerzijds en Schouwen-Duiveland en Tholen

anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal

Schelde en Westerschelde en de zeemonding daarvan, met inbegrip van de waterwegen tussen Zeeuwsch-Vlaanderen enerzijds en Walcheren en Zuid-Beveland anderzijds, met uitzondering van het Schelde-Rijnkanaal

Zone 3

Rijn

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, havens van IJmuiden, havengebied van Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannerdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rijnkanaal, Veerse meer, Schelde-Rijnkanaal tot aan de uitmonding in het Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Maas beneden Venlo, Europort, Calandkanaal (ten oosten van de Beneluxhaven), Hartelkanaal

Zone 4

Alle overige rivieren, kanalen en meren, niet genoemd onder de zones 1, 2 en 3



Snijkopzuiger met werkspudponton

TOEPASSINGSGEBIED RICHTLIJN 2006/87/eg

RICHTLIJN 2006/87/EG

Richtlijn 2006/87/EG - Artikel 2 Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is overeenkomstig bijlage II, artikel 1.01, op de volgende vaartuigen van toepassing:

- a) vaartuigen met een lengte (L) van 20 m of meer;
- b) vaartuigen waarvan het volume, berekend uit het product lengte (L) x breedte (B) x diepte (D), 100 m³ of meer bedraagt.

2. Bovendien is deze richtlijn overeenkomstig bijlage II, artikel 1.01, van toepassing op alle:

- a) sleep- en duwbotten die zijn bestemd om de in lid 1 bedoelde vaartuigen of drijvende inrichtingen te slepen, te duwen of langs zij gekoppeld mee te voeren;
- b) voor het vervoer van passagiers bedoelde vaartuigen welke, naast de bemanning, meer dan twaalf passagiers vervoeren;
- c) drijvende inrichtingen. (*bedoeld wordt drijvende werktuigen?*)

3. Van deze richtlijn zijn uitgesloten:

- a) veerboten;
- b) marineschepen;
- c) zeeschepen, met inbegrip van zeesleepboten en zeeduwbotten die

i) in getijdenwateren varen of stilliggen

ii) tijdelijk op binnenwaterwegen varen mits zij voorzien zijn van:

- een certificaat van conformiteit met het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS), of een gelijkwaardig certificaat, een certificaat van conformiteit met het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966, of een gelijkwaardig certificaat en een IOPP - certificaat ten bewijze van conformiteit met het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 (MARPOL); of
- voor niet onder de onder het eerste streepje bedoelde verdragen vallende passagiersschepen: een in overeenstemming met Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁸ afgegeven certificaat inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen; of
- voor pleziervaartuigen die niet onder bovengenoemde verdragen vallen: een certificaat van de vlagstaat.
- voor niet onder de onder het eerste streepje bedoelde verdragen vallende passagiersschepen: een in overeenstemming met Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁸ afgegeven certificaat inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen; of
- voor pleziervaartuigen die niet onder bovengenoemde verdragen vallen: een certificaat van de vlagstaat.



Werkponton met mobiele baggerkraan aan dek

VOOR WELKE VAARTUIGEN OP BASIS NEDERLANDSE WETGEVING CERTIFICAAT VOORGESCHREVEN ?

BINNENVAARTBESLUIT (per 31-12-2008 !)

Hoofdstuk 3 'Regels aan boord, paragraaf § 1. Certificaat van onderzoek

Artikel 6: Certificaatplicht

Voor de volgende categorieën van binnenschepen is een certificaat van onderzoek vereist:

- a. binnenschepen met een lengte van ten minste 20 meter;
- b. binnenschepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 m³ bedraagt,
- c. sleepboten, duwboten of sleepduwboten, tenzij:
 - 1° ze niet onder de criteria genoemd in de onderdelen a of b vallen;
 - 2° ze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig, en
 - 3° ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt;
- d. passagiersschepen;
- e. veerponten die zijn bestemd of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
- f. veerboten;
- g. drijvende werktuigen;
- h. binnenschepen die gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen vervoeren;
- i. binnenschepen die krachtens het Binnenvaartpolitiereglement of het Rijnvaartpolitiereglement 1995 zijn toegelaten tot het ligplaats nemen langs zijde van een binnenschip als bedoeld in onderdeel h; of
- j. samenstellen van hecht aan elkaar verbonden schepen met een gezamenlijke afmeting als bedoeld in onderdeel a of b.
- k. bunkerstations met een afmeting als bedoeld in de onderdelen a of b.

Artikel 7: Geen certificaatplicht

Het certificaat van onderzoek is niet vereist voor:

- a. binnenschepen voorzien van een geldig certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herzene Rijnvaartakte:
 - 1°. met inachtneming van artikel 9; van dit besluit; en
 - 2°. mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat certificaat is verleend;
- b. zeeschepen voorzien van een geldig certificaat of document, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteiten van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan die certificaten zijn verleend;
- c. binnenschepen voorzien van een ander geldig document dan in onderdeel a bedoeld, dat door de bevoegde autoriteiten in het buitenland ten bewijze van de deugdelijkheid van het binnenschip is afgegeven, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat document is afgegeven en voor zover:
 - 1°. afgegeven ter uitvoering van bindende besluiten van organen van de Europese Unie,
 - 2°. anderszins afgegeven ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties, of
 - 3°. door Onze Minister erkend in bij regeling van Onze Minister vast te stellen gevallen;
- d. binnenschepen die uitsluitend door spierkracht worden voortbewogen;
- e. drijvende werktuigen die zich in een grind- of zandgat bevinden;
- f. binnenschepen die in aanbouw zijn of waarmee een proefvaart wordt ondernomen;
- g. binnenschepen met permanente ligplaats, uitsluitend gebruikt voor bewoning en zonder eigen aandrijving dan wel anderszins niet voor de vaart geschikt, ook gedurende de tijd van verslepen.
- h. schepen bestemd tot het redden van drenkelingen.



Werkponton met diverse werkinstallaties aan dek

CERTIFICAAT TYPE CBB: VAARGEBIED

Op CBB blz. 2 staat onder punt 10:

Het boven omschreven vaartuig is op grond van

- het eigen onderzoek d.d. 09-01-2014
- de verklaring van het erkende klassificatiebureau ---

voor de vaart

- op de communautaire waterwegen van de zone(s) 3 en 4 ---
- op de waterwegen van de zone(s) zone 2 Nederland met uitzondering van: ---
- op de volgende waterwegen in Nederland, Rijn, Waal en Lek met de aangegeven ten hoogste toegestane diepgang alsmede de navolgend aangegeven uitrusting en bemanning deugdelijk bevonden.

LET OP :

Op certificaat staat dus : 'de communautaire waterwegen van de zone(s) 3 en 4' (= in de EG wateren !)

EU richtlijn stelt: lidstaten kunnen aanvullende eisen stellen voor de vaart op hun zone 1 en 2 wateren.

Bijvoorbeeld:

- voor de vaart op zone 2 wateren Duitsland is een aanvullend certificaat nodig (wordt afgegeven door SUK, welke schip zal toetsen op vaart op zone 2 in Duitsland door Duitsland opgestelde eisen)

Per EG land dus bekijken:

- welke wateren men gaat bevaren en indien dit zone 2 of zone 1 wateren zijn dan;
- achterhalen of en welke aanvullende eisen daarvoor gelden;
- inschatten of vaartuig daaraan kan voldoen;
- Zo ja dan bij betreffende autoriteit een aanvullend certificaat voor zone 2 of zone 1 aanvragen.



Zelfvarend werkschip met dekkraan CBB + CvG

VERDER VAN BELANG: TEBOEKSTELLING

Burgerlijk wetboek, boek 8 Verkeersmiddelen en vervoer

Titel 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In dit wetboek worden **onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven.**

Artikel 3

1. In dit wetboek worden **onder binnenschepen verstaan** de schepen die als binnenschip teboekstaan in de openbare registers, bedoeld in afdeling 2 van titel 1 van Boek 3, en de schepen die niet teboekstaan in die registers (**BH opm.: niet in zeeschip register staan**) en **blijkens hun constructie noch uitsluitend noch in hoofdzaak voor drijven in zee zijn bestemd.**

Artikel 784.

1) Teboekstelling is slechts mogelijk

- van een in aanbouw zijnd binnenschip: indien het in Nederland in aanbouw is;

- van een afgebouwd binnenschip: indien aan ten minste één der volgende voorwaarden is voldaan:

a. dat de plaats, van waaruit de exploitatie van het schip gewoonlijk wordt geleid, in Nederland is gelegen;

b. dat, wanneer de eigenaar van het schip een natuurlijke persoon is, deze Nederlander is of zijn woonplaats in Nederland heeft;

c. dat, wanneer de eigenaar van het schip een rechtspersoon of een vennootschap is, zijn zetel of de plaats van waaruit hij zijn bedrijf voornamelijk uitoefent, in Nederland is gelegen, met dien verstande, dat in geval van mede-eigendom van het binnenschip de onder b en c genoemde voorwaarden niet als vervuld worden beschouwd, wanneer niet het schip tenminste voor de helft in eigendom toebehoort aan natuurlijke personen, rechtspersonen of vennootschappen, die aan deze voorwaarden voldoen.

Artikel 785.

1) De eigenaar van een binnenschip is verplicht de teboekstelling daarvan te verzoeken. Aan deze verplichting moet worden voldaan binnen drie maanden, nadat volgens artikel 784 teboekstelling mogelijk is.

2) **Geen verplichting tot teboekstelling bestaat:**

a. ten aanzien van:

-vrachtschepen met minder dan 20 tonnen van 1000 kilogram laadvermogen of

-andere binnenschepen met minder dan 10 kubieke meters verplaatsing,

(zijnde m³ waterverplaatsing tussen vlak van inzinking van het ledige binnenschip in zoet water en het vlak van de grootste toegelaten diepgang;

b. ten aanzien van afgebouwde binnenschepen, die teboekstaan in het register van een niet-verdragsstaat en in die staat voldoen aan tenminste één der in het eerste lid van artikel 3 van het Verdrag van Genève genoemde voorwaarden;

c. ten aanzien van binnenschepen, die komen van een niet-verdragsstaat en op weg zijn naar het land waar zij zullen moeten worden teboekgesteld.

(per EU lidstaat veel verschil in verplichting tot en de wijze waarop het eigendom van het schip wordt vastgelegd)



Motorbeunschip met vaste baggerkraan en een motorbeunschip

VERDER VAN BELANG: ENI

WANNEER DIENT MEN TE BESCHIKKEN OVER ENI:

Conform:

- ROSR
- Richtlijn 2006/87/EG
- Nederlandse binnenvaartwetgeving

- **Schepen waarvoor een certificaat is vereist**
- **Schepen waarvoor certificaat vrijwillig wordt aangevraagd**

ENI = EUROPEAN NUMBER OF IDENTIFICATION

- tot 01-04-2007: bekend als officieel scheepsnummer (OSN) en bestaande uit 7 cijfers
- na 01-04-2007: bekend als ENI en bestaande (oude zijn / worden omgezet) uit 8 cijfers
- na 01-04-2007: ENI wordt 1x toegekend aan vaartuig en blijft dan verdere levensduur behouden
- toekenning ENI door lidstaat waar vaartuig staat geregistreerd of zijn thuishaven heeft**

IN NEDERLAND TOEKENNING ENI:

- toekenning is voorbehouden aan ILT
- middels speciaal ILT document aan te vragen via PI
- ILT kent het ENI toe op basis van nummer van teboekstelling (afschrift kadaster vereist bij aanvraag)
- dit heeft jarenlang problemen gegeven voor schepen die verplichting tot teboekstelling hebben !
- tot 01-04-2007 bekend als officieel scheepsnummer en bestaande uit 7 cijfers
- na 01-04-2007 bekend als ENI en bestaande (oude omgezet) uit 8 cijfers



Winzuiger

VERDER VAN BELANG: MEETBRIEF

De verplichting tot het beschikken over een meetbrief bij een vaartuig

Teboekstelling > burgerlijk wetboek, boek 8.

Schepen waarvoor teboekstelling verplicht is, moeten ook van geldige een meetbrief zijn voorzien.

Binnenvaartwet § 2. Scheepsmeting

Artikel 20

Deze paragraaf is van toepassing op:

- a. een binnenschip dat ingevolge artikel 785, eerste lid, met inachtneming van het tweede lid, onderdeel a, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek is gesteld;
- b. een zeeschip waarmee, op grond van een certificaat van onderzoek, op de binnenwateren met een grotere diepgang mag worden gevaren dan op zee of in de kustwateren.

Artikel 21

1. Het is verboden een schip te gebruiken zonder geldige meetbrief, afgegeven op grond van de op 15 februari 1966 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen (Trb.1967, 43).
2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de meting en de meetbrieven.

Binnenvaartregeling (bijlage 4.1: metingsvoorschriften als bedoeld in de artikelen 4.9 en 4.12)

Artikel 6 Uitvoering van de meting voor binnenschepen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen (meetbrief regel I)

Deze meetbrieven geven een laadvermogen in tonnen, afhankelijk van de diepgang

Artikel 7; Uitvoering meting schepen zonder lading (meetbrief regel II)

Deze meetbrieven geven een waterverplaatsing in m³

Samenvatting Het meten is verplicht voor de volgende schepen:

- Schepen bestemd voor het vervoer van lading met een laadvermogen meer dan 20 ton
- Overige schepen met een verplaatsing meer dan 10 m³.

Het gaat bij de verplaatsing om de "toelading": het verschil tussen de lege en de maximale diepgang.





Binnenstedelijk kleinschalig baggerwerk

POSITIEVE ASPECTEN HUIDIGE WETGEVING

VOOR EIGENAREN / GEBRUIKERS VAN DRIJVEND AANNEMERSMATERIEEL

- Onbelemmerde toegang tot zone 3 en 4 wateren in alle EG lidstaten
- Omschreven en vaste procedure voor toegang tot zone 2 en zone 1 wateren in alle EG lidstaten
- Vaststaand , binnen EG voor iedereen gelijk minimum normenkader technische- en veiligheidsvoorschriften, etc.
- Mogelijkheid tot inspraak in wetgeving
- Mogelijkheid tot aanvraag ontheffingen / gebruik te maken van hardheidsclausules
- Verbetering veiligheid / arbeidsomstandigheden aan boord
- Verbetering bescherming van het milieu
- Aanzet tot het uit de vaart nemen van zwaar verouderd materieel
- Impuls tot investering in verbetering van bestaand materieel
- Impuls tot investering in nieuw materieel, innovatie

POSITIEVE ASPECTEN HUIDIGE WETGEVING

VOOR WERVEN / PRODUCENTEN / LEVERANCIERS VAN DRIJVEND AANNEMERSMATERIEEL

- Vaststaand , binnen EG voor iedereen gelijk minimum normenkader technische- en veiligheidsvoorschriften, etc.
- Een product dat voldoet aan het wettelijke kader heeft onbelemmerde toegang tot de markt binnen EG
- Wie toepassing wetgeving beheerst kan voorsprong nemen op concurrentie
- Drijvend aannemersmaterieel voorzien van certificaat kan 2^e hands ook onbelemmerd verhandeld worden binnen EG
- Mogelijkheid tot opzetten van nieuwe diensten in de markt waarin men actief is:
 - *administratieve hulp bij (her)certificering van drijvend aannemersmaterieel
 - *het leveren van kennis toepasselijke wetgeving bij (her)certificering
 - *het leveren van maatwerk technische aanpassingen voor bestaand aannemersmaterieel ter (her)certificering
- Impuls tot innovatie



Ponton met baggerkraan

PROBLEMEN ROND HUIDIGE WETGEVING

TOEPASSINGSGBIED

Onduidelijke definities / onduidelijke indeling scheepstypen (waarop toepasselijke wetgeving wordt bepaald);

Binnenvaartwet: (definitie drijvend werktuig)

Drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals grind- of zandzuigers, baggermolens, hei-installaties, kranen en elevatoren.

EU richtlijn / ROSR: (definities a= Drijvend werktuig en b= Schip bestemd voor bouwwerkzaamheden)

- a. Een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals kranen, baggermolens, hei-installaties of elevatoren;
- b. Een schip dat vanwege zijn bouwwijze en uitrusting geschikt en bestemd is om voor werkzaamheden op bouwlocaties te worden gebruikt, zoals spoelbakken, onderlossers, dekschuiten, pontons of steenstorters; (ILT gebruikt / wenst dit type niet)

VAARGEBIED

Onduidelijkheden rondom niet nader bij naam genoemde of nadere gespecificeerde wateren

Zone 4: Alle overige rivieren, kanalen en meren, niet genoemd onder de zones 1, 2 en 3

-Betreft dit de openbare voor binnenschepen toegankelijke vaarwateren ?

-ook de sloot of gracht rondom een stad of het afwateringskanaal in de polder ?

In BVB genoemde uitzondering certificaatplicht v drijvende werktuigen: die zich in een grind- of zandgat bevinden

-de diverse partijen geven ieder een eigen definitie aan wat: een grind- of zandgat is !

-wat als dat grind- of zandgat voor andere schepen toegankelijk is / onderdeel is van openbaar vaarwater is ?

-waarom in een grind- of zandgat niet en in een slib stortdepot wel ?

-waarom in een zandwinput / zandwinning bij verdieping kanaal op IJsselmeer of Maas wel ?

PROBLEMEN ROND HUIDIGE WETGEVING

TOEPASBAARHEID VAN WETGEVING OP BEPAALDE TYPE SCHEPEN (EU Richtlijn / ROSR / ADN)

Ondoenlijk om op diverse in praktijk voorkomende type schepen aan alle voorschriften te voldoen:

Met name voor:

- kleine sleepboten, kleine sleepboten met duwstaven
- allerlei kleine werkvaartuigen
- uit koppelbare pontons samengestelde werkpontons met wisselende uitrusting aan dek

Oorzaak:

- * voorschriften EU richtlijn / ROSR / ADN zijn overduidelijk geschreven met de gangbare motorvrachtschepen voor ogen
- * in voorschriften wordt onvoldoende rekening gehouden met andersoortige vaartuigen
- * nationale ontheffingen voor andersoortige vaartuigen zijn komen te vervallen
- * oge eisen / kosten voor aantonen voldoende stabiliteit voor kleine (werk)vaartuigen bijna niet draagbaar

Impasse:

- # bovenstaande vanaf 2009 al wel bij ILT bekend, nu 5 jaar later nog immer geen aandacht aan besteed (andere prioriteiten)
- # zeer moeizame communicatie met ILT hierover mogelijk (men ziet het niet of wil het niet zien als een (hun) probleem)
- # door ILT zal dat mede komen omdat dit meer internationaal geregeld zal moeten worden (trage besluitvorming)

AANTAL VOOR 31-12-2017 NOG TE CERTICEREN VAARTUIGEN

- # Medio 2014 door ILT geschat op ca. 5000 units (opm.: werkelijk aantal nog afhankelijk van definitie ondergrens formaat)
- # 5 van de 8 jaar hiervoor toegekende tijd is reeds verstreken
- # capaciteit bij PI maar ook bij scheepswerven onvoldoende om aantal in 3 jaar te verwerken

PROBLEMEN ROND HUIDIGE WETGEVING

NATIONALE VIA EU INGESTELDE NORMATIEVE REGELS

DIENEN VOOR: (500 miljoen mensen !!!)

- + Beïnvloeden gedrag
- + Hogere doelen zoals 'milieu' / veiligheid / arbeidsomstandigheden
- + Onder dezelfde voorwaarden concurreren in EU

ONSTAAN:

- Uit compromissen
- Op afstand van degene die het betreft

LEIDT TOT:

- EMOTIE
- WEERSTAND

GEEFT TEGENSTAND (men):

- Wil eerst niet van de nieuwe regels weten, negeert ze
- Vraagt zich af waarom de regels er eigenlijk zijn, men wil er van af en terug naar oude situatie
- Zegt niet geïnformeerd te zijn, geen toegang te hebben tot de regels
- Vraagt zich af waar de regels goed voor zijn (mede omdat de relevante informatie ontbreekt)

ACTIE VANUIT BRANCHE

- Vereniging van Waterbouwers
- Cumela (branchevereniging voor ondernemers in groen, grond en infra)

Is in overleg met ILT en een PI teneinde verdere en betere afstemming te verwezenlijken.

PROBLEMEN ROND HUIDIGE WETGEVING

DE GEVOLGEN VOOR de INSPECTIEBUREAUS en de INSPECTEURS

????

DANK VOOR UW AANDACHT