



**NBKB**



©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

# Certificerende inspecties drijvende werktuigen

Ing. H.J.G.J. (Henk) Arntz re  
directeur NBKB

# Inhoudsopgave

- NBKB
- Wet- & regelgeving
- Inspecties



**NBKB**



©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

Wie – Wat is NBKB

- **NBKB** is een **Stichting**
  - niet winst gerelateerd
  - transparant
  - met een laag kosten niveau
- Diverse marktpartijen en verzekeraars zijn vertegenwoordigd binnen het NBKB bestuur
- NBKB is onafhankelijk, heeft een gedegen kwaliteitscontrole
- NBKB beschikt over 45 ervaren inspecteurs/ keurders
- NBKB beschikt over een modern IT-systeem (BCS)
- NBKB is gebonden aan het WioB voor certificaatafgifte

## Casco- & Veiligheidskeuringen en Certificaatverstrekking voor **schepen voor de droge lading vaart.**

- Pakket 1** Tankschepen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met klasse;
- Pakket 1a** Tankschepen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zonder klasse;
- Pakket 2** Droge lading;
- Pakket 3** Overige binnenvaartschepen en passagiersschepen met een lengte tot 45 meter;
- Pakket 4** Passagiersschepen met een lengte van meer dan 45 meter.

Tankers die niet-gevaarlijke vloeibare stoffen vervoeren vallen in dit schema ook onder schepen voor droge lading.

## Mandatering door IL&T vereiste;

- Opleiding 35-tal NBKB experts wet- & regelgeving
- Opzet interne audit procedures NBKB experts
- Opzetten certificatie IT systeem (BCS)
- Ontwikkelen website
- Ontwikkelen en uitwerken Handboek NBKB
- Realisatie accreditatie op basis van NEN 17020 (14 mnd.)
- Invulling van tekeningkeur / elektrische- en hydraulische schemakeuring / geluidsmeting / keur stabiliteitsberekening en inbouw CCR II installaties/verklaring
- Communicatie certificatie naar markt

# Doelstellingen NBKB



- Bevorderen van de kwaliteit en veiligheid van de binnenvaart
- Middels het uitvoeren van centraal gecoördineerde inspecties namens de Nederlands overheid.
- Streeft daarbij naar een kwalitatief hoogstaande dienstverlening
- Door uniform uitgevoerde en bewaakte inspecties





**NBKB**

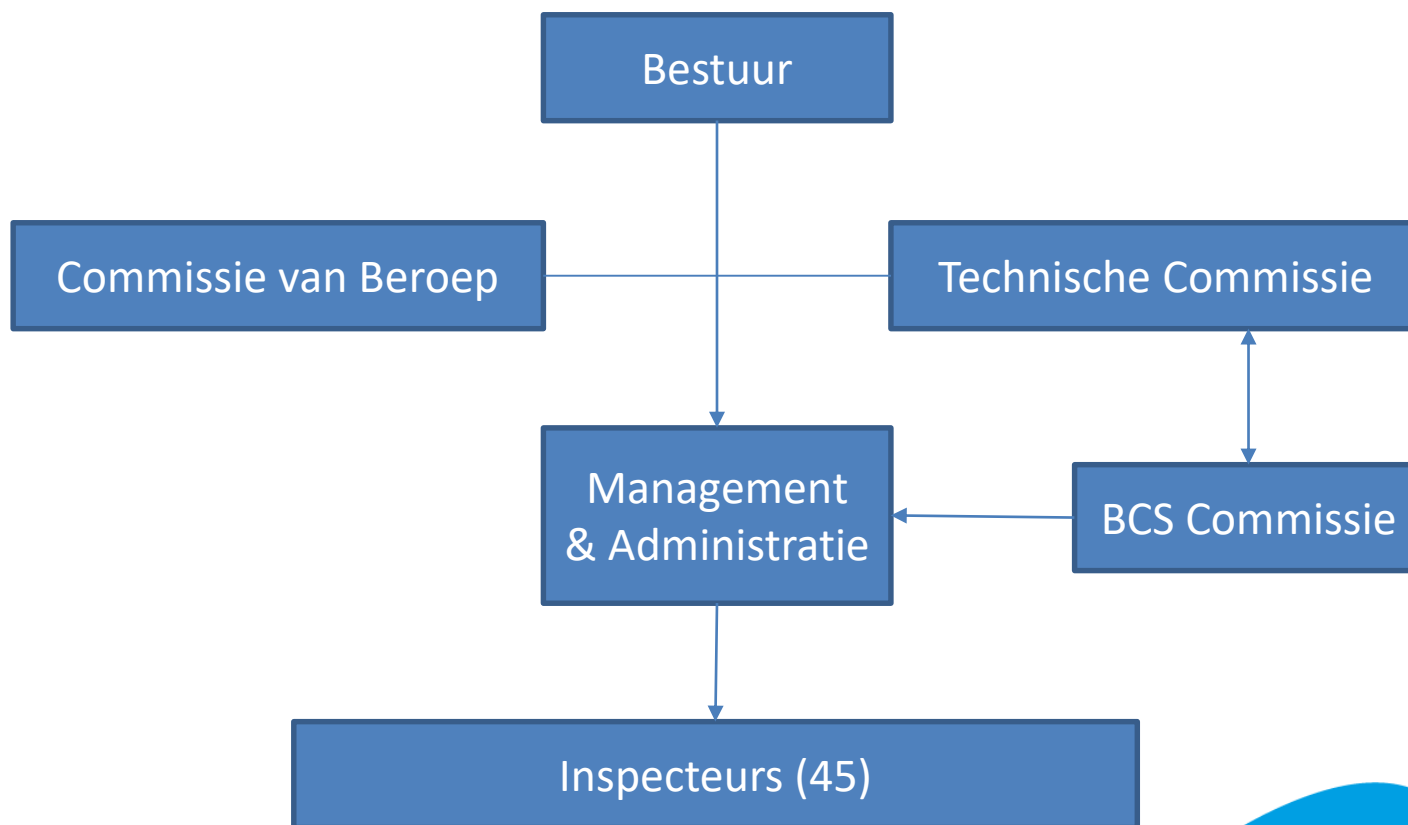


©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

Toezicht



# Organisatie





**NBKB**



©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

Wet- en regelgeving

# Wet- & Regelgeving (1)

- Richtlijn 2006/87/EG per 1 juli 2009 (CBB's) EU wateren
- ROSR 1995 (CvO's) Rijn
- Binnenvaartwet per 1 juli 2009 (CBB's) (is de implementatie van de Richtlijn 2006/87/EG) alle wateren in Nederland (in Duitse wetgeving alle vaarwegen) Art. 13 lid 1 en 2 – de Minister kan ontheffingen of vrijstellingen verlenen.

Geldigheidsduur CvO's en CBB's voor werkvaartuigen is **7 jaar**

Daarmee zijn vervallen:

Binnenschepenwet

Besluit Vaartijden

Bemanningssterkte Binnenvaart

# Wet- & Regelgeving (2)

De certificering van binnenvaartschepen kent in principe nog drie systemen.

- Binnenvaartschepen met een Nationaal Certificaat van Onderzoek (CvOB)  
Deze vaartuigen mogen uitsluitend binnen Nederland varen en zijn gecertificeerd op basis van de binnenvaartwet, binnenvaartbesluit, binnenvaartregeling en bijbehorende bijlagen.
- Binnenvaartschepen met een Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (CBB). Deze vaartuigen zijn gecertificeerd op basis van de EU Directive 2006/87/EG en voldoen aan de eisen genoemd in Annex II.
- Binnenvaartschepen met een Certificaat van Onderzoek voor de Rijn (CvOR). Deze vaartuigen zijn gecertificeerd op basis van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)

# Wet- & Regelgeving (3)

Echter eind september 2015 zijn:

EU Directive 2006/87/EG

en

Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)

samengevoegd tot de nieuwe Europese standaard voor technische voorschriften voor binnenschepen genaamd **ES-TRIN 2017(1)** welke per **7 oktober 2018 in werking** zal treden.

Hiermee **vervallen** de technische eisen van zowel de Richtlijn als het ROSR!!

- **"drijvend werktuig"**: een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals kranen, pontons, baggermolens, hei-installaties of elevatoren;  
(Het vaartuig dient geïnspecteerd te worden aan de hand van Bijlage II, hoofdstuk 17)
- **"schip bestemd voor bouwwerkzaamheden"**: 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;  
(Het vaartuig dient geïnspecteerd te worden aan de hand van Bijlage II, hoofdstuk 18)

## **Bestaande schepen; vóór 30 december 2008 geen certificaatplicht communautair.**

- Dit betreft pleziervaartuigen en drijvende werktuigen die voor 30-12-2008 in de vaart waren. Deze schepen waren destijds niet certificaatplichtig, maar zijn dat inmiddels wel.
- Eigenaren van deze schepen hebben **tot uiterlijk 30-12-2018** de tijd om deze schepen te laten certificeren op basis van “**geen klaarblijkelijk gevaar**”.
- Voor grensoverschrijdende vaart op de Rijn is en was al een Rijncertificaat nodig (Hoofdstuk 21 of Hoofdstuk 17 van het ROSR).
- Als deze schepen na 30-12-2018 gecertificeerd worden, moeten deze schepen volledig voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in bijlage II van de European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels (ES-TRIN). **Deze ES-TRIN treedt op 7-10-2018 in werking.**



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Vanaf 1 januari 2019 binnenvaartcertificaat verplicht

# Mis de boot niet

Meld je vaartuig aan voor **1 november 2018**  
en maak nog gebruik van de overgangsregeling



Voor pleziervaartuigen ( $\geq 20$  meter en / of  $100 \text{ m}^3$ ) en alle drijvende  
werktuigen! Meer informatie: [www.ilent.nl/misdebootniet](http://www.ilent.nl/misdebootniet)



# Certificaatplicht

In de **Binnenvaartwet** Hfdst. 3, paragraaf 1 staan tevens de verplichtingen voor het certificaat van onderzoek voor binnenschepen en hecht aan elkaar verbonden schepen die:

- langer zijn dan 20 meter  
of
- waarvan het product van lengte, breedte en diepgang tenminste 100 m3 bedraagt.

DUS:

- Voor bestaande drijvende werktuigen geldt per 31-12-2018 sowieso een certificaatplicht.
- Voor nieuwe drijvende werktuigen geldt dit al vanaf 1-7-2009.

UITZONDERING VOOR:

- Kleine drijvende werktuigen varende op zone 4 Nederland. Lees [hier](#) de [Binnenvaartwet](#) eisen waaraan niet hoeft te worden voldaan.



**NBKB**



©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

Klaarblijkelijk gevaar



Klaarblijkelijk  
gevaar.....

is klaarblijkelijk  
relatief!!



# Klaarblijkelijk gevaar

## Grondslag:

- In de EU richtlijn 2006/87/EG, artikel 8, 2<sup>de</sup> lid is vermeldt dat een Communautaire binnenvaartcertificaat kan worden verstrekt, als het schip geen klaarblijkelijk gevaar is, maar wel afwijkt van de technische voorschriften in Bijlage II van de richtlijn.
- Van alle afwijkingen (art.8) dient in het Communautaire binnenvaartcertificaat een aantekening te worden gemaakt. 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 (NVO). Uiteraard mag, met regulier onderhoud, de bestaande situatie worden voortgezet.

## Overwegingen:

- IL&T gaat uit van vertrouwen en vertrouwt er op dat een bestaand varende vaartuig dat men vóór 30-12-2008 op de waterwegen kan tegenkomen op 30-12-08 niet ineens een klaarblijkelijk gevaar zal zijn.

## Aandachtspunten “Klaarblijkelijk gevaar”

In de richtlijn 2006/87/EG is in art. 8, 3<sup>de</sup> lid nader omschreven wanneer van een klaarblijkelijk gevaar sprake kan zijn.

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

# Aandachtspunten “Klaarblijkelijk gevaar” (2)

## **Punten van belang bij klaarblijkelijk gevaar.**

1. Cascosterkte en huiddikte kan met een rapportage worden aangetoond
2. Stuurinrichting (inclusief stuurautomaat indien aanwezig)
3. Vrij zicht
4. Anker inrichting (operationeel)
5. Marifoon verbinding / bediening - AIS
6. Gasinstallatie aan boord (indien aanwezig)
7. Brandveiligheid (indien aanwezig vaste blusinstallatie(s), handblussers)
8. Reddingsmiddelen
9. Manoeuvrer eigenschappen, kunnen met een proefvaart worden aangetoond.
10. Stabiliteit (Drijvende werktuigen)

## Aandachtspunten “Klaarblijkelijk gevaar” (3)

### Inzake stabiliteit:

- Verwezen wordt m.b.t. de vereiste stabiliteitsberekening naar ROSR art. 3.03, lid 3, art. 11.12, lid 1 en 6 en art. 17.06 en 17.07. Artikel 17.10 geeft hierop een uitzondering, echter alleen wanneer er geen wijziging van slagzij of trim kan ontstaan.
- Voor wat betreft het klaarblijkelijk gevaar voor bestaande vaartuigen heeft IL&T gesteld dat **ten alle tijd** voldoende stabiliteit dient te zijn aangetoond.

# Mogelijkheden met een CBB

- Voor nieuwbouw schepen gelden identieke eisen als een Rijncertificaat. Volledig te voldoen aan de technische eisen zonder recht op overgangsbepalingen. Het vaargebied in beide systemen is gelijk t/m zone 3 wateren, inclusief zone R.
- Voor bestaande schepen
  - Met vaargebied inclusief zone R (internationale Rijnvaart)  
Te voldoen aan Bijlage II, met overgangsbepalingen uit H24.
  - Zonder vaargebied zone R (internationale Rijnvaart)  
Te voldoen aan Bijlage II, met overgangsbepalingen H24a
  - Varend op zone 4 Nederland – Bijlage 3.12 Technische eisen voor kleine drijvende werktuigen als bedoeld in art. 3.4 Onderdeel 1.
- “Nog” niet eerder certificaat plichtige schepen (passagiersschepen, drijvende werktuigen en pleziervaartuigen) mogen dankzij Artikel 8 ook afwijken van Bijlage II, mits dit geen klaarblijkelijk gevaar is. Deze afwijkingen worden, met vermelding van de artikelen, in het certificaat aangetekend bij punt 52.



# Motoren

- Nieuwe motoren (vanaf 19 kW) moeten een type goedkeur hebben volgens CCR-2 of 2004/26/EG
- Werktuigmotoren moeten voldoen aan de NRMM 97/68/EG emissie eisen.
- Motoren die reeds eerder in gebruik zijn genomen (aantoonbaar dient te zijn dat dit vóór 1-7-2009 is geweest) vallen onder art. 8.
- Revisie van de motoren is toegestaan echter bij vervanging zullen uitsluitend nieuwe typegekeurde motoren gebruikt moeten worden.

**en**

voor de nautische veiligheid moet elk drijvend werktuig voorzien zijn van een type goedgekeurd AIS apparaat.

# Aantallen

- NBKB certificeert nu ca. 2.100 vaartuigen/jr.
- NBKB heeft een marktaandeel van ca. 75%
- Geschatte aantal nog te certificeren drijvende werktuigen / pontons e.d. **vóór 2019** ca. 6.500
- Geschatte aantal nog te certificerende pleziervaartuigen **vóór 2019** ca. 2.500

## Conclusie:

Een gigantisch capaciteitsprobleem in de Nederlandse markt en ook daarbuiten m.b.t. certificatie van drijvende werktuigen, pontons (> 20m) en pleziervaartuigen

# Te verwachten problemen

- Koppelpontons (Momenteel dient elk ponton te gebruiken in een configuratie op zich gecertificeerd te zijn (droogzetting/diktemeting e.d.))
- 'Nato' pontons (dikte vlak 2,5 mm)
- Specifieke drijvende werktuigen (zone 4 Ned. oplossing / ontheffingen)
- Vaartuigen van ná 1-7-2009 zonder certificaat (zone 4 Ned. oplossing)
- Vaststelling bouwjaar vaartuig
- Beschikbaarheid van generatorsets voldoende aan CCR II (anders dan EUR5 of 97/68 EU norm)
- Tijdelijk aan boord geplaatste generatoren, powerpacks e.d. (verwijzend naar RICHTLIJN 97/68/EG inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines.)

# Conclusie

Veel ontheffingen/aanbevelingen zullen zijn vereist, welke via de PI's dienen te worden aangevraagd.

Aanvraag en realisatie van ontheffingen en/of aanbevelingen is tijdrovend en vereisen derhalve tijdige aanpak en aanvang van certificatie.

# Conclusie

Belangrijk **vóór 1-1-2019**  
gecertificeerd te zijn

of

Een aanvraag tot certificering aan te vragen **vóór 1-11-2018** om met een verklaring te kunnen blijven varen **in Nederland**.

Anders géén gebruik mogelijk van art. 8 doch volledig te voldoen aan nieuwbouw of zone 4 eisen. (zone 4 eisen altijd nog veel duurder dan certificering onder art. 8)

# Mis de boot niet

Meld je vaartuig aan voor **1 november 2018**  
en maak nog gebruik van de overgangsregeling



Voor pleziervaartuigen ( $\geq 20$  meter en / of  $100 \text{ m}^3$ ) en alle drijvende werktuigen! Meer informatie: [www.ilent.nl/misdebootniet](http://www.ilent.nl/misdebootniet)



**NBKB**



©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

Vragen?



**NBKB**



©NBKB - [www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)

Nederlands Bureau Keuringen  
Binnenvaart (NBKB)  
Vasteland 78 - Rotterdam



[general@nbkb.nl](mailto:general@nbkb.nl)



[www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl)



[www.twitter.com/NBKBnl](https://www.twitter.com/NBKBnl)



010 30 220 50