

De overgangsbepalingen (OGB)

In ieder voorschrift zijn voor “bestaande schepen” overgangsbepalingen opgenomen waardoor bepaalde regels niet, of pas op termijn, van toepassing zijn op “bestaande schepen”

Het begrip NVO en verlenging certificaat (CvO)

In de tabellen worden de volgende begrippen gebruikt.

"N.V.O.": de betreffende bepaling is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat deze bepaling slechts van toepassing is op: Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw (NVO). Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan betekent dit geen vervanging "V" in de zin van deze overgangsbepalingen.

"Verlenging certificaat": aan het voorschrift moet zijn voldaan bij de eerstvolgende verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat van onderzoek na de daarop aangegeven datum.

De OGB volgens het ROSR

Het huidige ROSR is op 1 januari 1995 van kracht geworden. Bestaande schepen zijn schepen die op deze datum van een geldig CvO voorzien zijn. De overgangsbepalingen staan in hoofdstuk 24, hierbij gelden nog extra OGB voor schepen waarvan de kiel op- of voor 1 april 1976 gelegd is.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. Schepen die op 1 januari 1995 van een geldig CvO voorzien, of op deze datum in aanbouw waren. Op deze schepen zijn de overgangsbepalingen van artikel 24.02 van toepassing.

2. Schepen die vallen onder sub 1 maar waarvoor de kiel is gelegd op- of voor 1 april 1976. Deze schepen mogen tevens gebruik maken van de overgangsbepalingen genoemd in artikel 24.03.

3. Schepen die niet vallen onder sub 1. Deze moeten volledig aan het reglement voldoen dat geldig is op de datum waarop het schip gecertificeerd wordt. De overgangsbepalingen van artikel 24.06 zijn hierbij van toepassing. Hierin wordt in een extra kolom de termijn waarop de later toegevoegde eisen van kracht zijn geworden vermeld. Aan deze datum “van kracht” kan men zien wanneer een voorschrift toegevoegd is. Veel nieuwe voorschriften worden pas bij de eerstvolgende vernieuwing van het certificaat van kracht.

Bij de invoering van het nieuwe hoofdstuk 15 is voor een andere opzet gekozen. Bestaande schepen moeten bij de 1e vernieuwing van het certificaat na 1 januari 2006 aan de overgangsbepalingen van het aangepaste artikel 24.02 voldoen terwijl nieuw gebouwde schepen, tot 1 januari 2007 volgens het oude hoofdstuk 15 gebouwd mogen worden. Bij de eerstvolgende vernieuwing van het certificaat moeten de schepen vervolgens aangepast worden volgens de tabel in artikel 24.06.

Artikel 24.04 geeft nog wat bijzondere regels:

1. Voor vaartuigen, waarvan het minste vrijboord overeenkomstig artikel 4.04 van het op 31 maart 1983 geldende Reglement van onderzoek is vastgesteld, kan de Commissie van Deskundigen op verzoek van de eigenaar het vrijboord vaststellen op grond van artikel 4.03 van de op 1 januari 1995 geldende voorschriften.

2. Vaartuigen, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 juli 1983, behoeven niet te voldoen aan hoofdstuk 9. Deze vaartuigen moeten echter ten minste voldoen aan hoofdstuk 6 van de op 31 maart 1983 geldende voorschriften.

3. Artikel 15.06, derde lid, onder a tot en met e, en artikel 15.12, derde lid, onder a, met betrekking tot de bepaling over de enige slanglengte, zijn slechts van toepassing op passagiersschepen waarvan de kiel is gelegd na 30 september 1984, alsmede in geval van verbouwing van de betrokken sectoren, uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2045.

4. Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich brengt, kan de Commissie van Deskundigen op grond van aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het certificaat van onderzoek worden aangetekend.

5. Indien dit voorschrift bij de vereisten aan de hoedanigheid van uitrustingsstukken verwijst naar een Europese of internationale norm, mogen na een nieuwe formulering of bewerking van die norm de betreffende uitrustingsstukken nog 20 jaar na de nieuwe formulering of bewerking van de norm verder worden gebruikt.

De OGB volgens de richtlijn 2006/87/EG en de Binnenvaartwet

Bijlage II van de richtlijn is grotendeels overgenomen van het ROSR 1995. De richtlijn zou formeel op 30 december 2008 in alle lidstaten van kracht moeten zijn. In Nederland is deze richtlijn echter pas op 1 juli 2009 ingevoerd

De binnenvaartregeling stelt in artikel. 3.2; lid 1: “Binnenschepen als bedoeld in artikel 6 van het besluit die worden gebruikt op de zones 2, 3 en 4 voldoen aan de technische voorschriften van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.”

De overgangsbepalingen van bijlage II van de richtlijn staan in hoofdstuk 24 en 24a. Er wordt onderscheid gemaakt tussen schepen met het vaargebied Rijn (R) en schepen die niet op dit vaargebied mogen varen. Schepen met vaargebied R mogen gebruik maken van hoofdstuk 24, de overige schepen mogen de OGB van hoofdstuk 24a aanhouden. Hoofdstuk 24a geeft meer overgangsbepalingen en langere termijnen als hoofdstuk 24.

Hoofdstuk 24 (schepen met vaargebied R) is slechts van toepassing op vaartuigen, die op 30 december 2008 voorzien zijn van een geldig certificaat van onderzoek overeenkomstig het op 31 december 1994 geldende Reglement onderzoek schepen op de Rijn of die op 31 december 1994 in aanbouw dan wel in verbouw waren.

Hoofdstuk 24a (overige schepen) is slechts van toepassing op:

a) vaartuigen waarvoor voor de eerste maal vóór 30 december 2008 een communautair binnenvaartcertificaat is afgegeven, en

b) vaartuigen waarvoor vóór 30 december 2008 een andere vergunning voor het in de vaart brengen is afgegeven die niet op de wateren van zone R varen.

Omdat voor een aantal schepen voorheen geen internationale wetgeving van toepassing was, zijn hiervoor afzonderlijke overgangsbepalingen opgesteld, zie artikel 8 van de richtlijn.

Het is toegestaan om een CvO Rijn “om te ruilen” voor een CBB zonder vaargebied R, hierdoor kan gebruik gemaakt worden van de OGB van hoofdstuk 24a.

Artikel 8 van de richtlijn 2006/87/EG

Afgifte van communautaire binnenvaartcertificaten.

1. Voor vaartuigen waarvan de kiel niet vóór 30 december 2008 is gelegd, wordt het communautaire binnenvaartcertificaat afgegeven na een technisch onderzoek dat wordt verricht vóór de ingebruikneming van het vaartuig en waarbij wordt nagegaan of het voldoet aan de voorschriften van bijlage II.

2. Het communautaire binnenvaartcertificaat wordt afgegeven voor vaartuigen die aanvankelijk van het toepassingsgebied van Richtlijn 82/714/EG waren uitgesloten, maar thans, als gevolg van de wijzigingen in artikel 2, leden 1 en 2, wel onder deze richtlijn vallen, na een technisch onderzoek, te verrichten **na het verstrijken van het huidige scheepscertificaat** doch in geen geval later dan **30 december 2018**, om na te gaan of het vaartuig aan de in bijlage II vastgestelde technische voorschriften voldoet. In lidstaten waar de geldigheidsduur van het huidige nationale certificaat van het vaartuig korter is dan vijf jaar, mag dat certificaat worden afgegeven tot vijf jaar na 30 december 2008.

Als het vaartuig niet aan de technische voorschriften van bijlage II voldoet, **wordt daarvan melding gemaakt op het communautaire binnenvaartcertificaat**. Wanneer de **bevoegde autoriteiten** van oordeel zijn **dat de tekortkomingen geen klaarblijkelijk gevaar opleveren**, mogen de in de eerste alinea bedoelde vaartuigen in bedrijf blijven totdat de onderdelen of ruimten van het vaartuig die niet in overeenstemming met de voorschriften worden bevonden en als zodanig werden gecertificeerd, **zijn vervangen of gewijzigd**, waarna deze onderdelen of ruimten met de voorschriften van bijlage II in overeenstemming moeten zijn.

3. Er is met name sprake van klaarblijkelijk gevaar in de zin van dit artikel, **wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II in het geding zijn. Op grond van bijlage II verleende ontheffingen mogen niet worden aangemerkt als tekortkomingen die een klaarblijkelijk gevaar vormen.**

Vervanging van bestaande onderdelen door identieke onderdelen of technologisch en qua design gelijkwaardige onderdelen bij normale herstel- en onderhoudswerkzaamheden wordt niet als vervanging in de zin van dit lid beschouwd.

4. Bij het in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde technisch onderzoek of bij een in opdracht van de eigenaar uitgevoerd technisch onderzoek wordt in voorkomend geval nagegaan of het vaartuig aan de in artikel 5, leden 1, 2 en 3 bedoelde aanvullende voorschriften voldoet.

De tabellen op deze website

De overgangsbepalingen zijn in verschillende tabellen op datum gefilterd. Er zijn voor iedere selectie twee tabellen.

De basistabel bevat alleen de overgangsbepaling en een korte samenvatting van de inhoud van het betreffende artikel. In het uitgebreid overzicht heb ik een schatting van de impact en hier en daar wat commentaar toegevoegd. Deze velden zijn strikt persoonlijk, hieruit kunnen geen conclusies of rechten ontleend worden.

Deze tabellen zijn vanuit een database als volgt opgebouwd:

Er wordt een selectie gemaakt op artikel 24.02 en 24.03, indien 24.06 een datum van kracht geeft wordt deze getoond.

Indien artikel 24a een datum bevat wordt deze ook getoond. Dit geeft inzicht in de afwijkende termijnen voor schepen zonder vaargebeid R.

De termijnen en de tekst vanuit hoofdstuk 24 wordt getoond. Daarna wordt een korte samenvatting van het artikel gegeven.

Overigens ben ik van mening dat de gekozen werkwijze van de CCR tot rechtsongelijkheid leidt: men moet eerst zijn uiterste best doen om aan de eisen te voldoen, daarna zal de CCR beslissen of dit voldoende is.

Het zou veel beter zijn als er voor bestaande schepen voor de praktisch onuitvoerbare regels richtlijnen opgesteld worden. Denk bijvoorbeeld aan: de geluidsdruk in de verblijven en stuurhut mag maximaal 73 dB(A) zijn, hierbij wordt de duur van de vaart beperkt tot maximaal 10 uur. Of het ankergewicht moet tenminste 67% van het voorgeschreven ankergewicht zijn.

Alle bestanden op deze website dienen uitsluitend ter informatie. Er wordt geen enkele aansprakelijkheid aanvaard. Alleen door de SDU gepubliceerde documenten hebben wetskracht.

11 december 2009

T.L.C. Molkenboer.