

Keuring Certificaat van Onderzoek

Wat kan [Akwadrant Scheepstechniek](#) voor u betekenen?

Akwadrant voor CvO keuring en certificering van niet-beroepsmatige schepen.

Keuring en certificering kan alleen door experts die daartoe bevoegd zijn. Sinds 2013 mag Rob Klaassen van Akwadrant Scheepstechniek de CvO keuring en certificering uitvoeren voor schepen die niet- beroepsmatig varen. Daartoe is hij aangesloten bij het Nederlands Bureau voor Keuring van Binnenvaartschepen (NBKB). Vele scheepsexperts, zoals een aantal van de EOC, zijn aangesloten bij de NBKB.

Keuring en certificering tegen een scherpe prijs.

Keuring en certificering kan Akwadrant Scheepstechniek volledig voor u verzorgen. Voorop staat daarbij duidelijke informatie en transparantie.

Het tarief voor een veiligheidskeuring is € 400,- . Dat is exclusief de kosten voor het certificaat afgegeven door IL&T (€ 130,-)*, NBKB kosten (€ 180)*, reistijd en reiskosten.

Dit tarief is van toepassing bij keuring in één keer.

Als een tweede (eind-)inspectie nodig is, zijn daar extra kosten aan verbonden voor inspectietijd, reistijd en reiskosten.

Voor verkrijging van het CvO is een vlakrapport (casco rapport) nodig, max. 2 jaar oud en opgesteld door een bij de NBKB aangesloten expert. Als zo'n vlakrapport er niet is dan kan Akwadrant die keuring uitvoeren. Het tarief daarvoor is € 400,- exclusief reistijd en reiskosten. Uiteraard is het nodig dat voor de keuring van het onderwaterschip het schip droog staat.

Als een proefvaart nodig is worden de kosten daarvoor op basis van nacalculatie in rekening gebracht.

Tarief: inspectietijd: € 80,00/uur

reistijd: € 40,00/ uur

reiskosten € 0,25/km, gerekend vanaf IJsselmuiden.

Alle bedragen zijn exclusief 21% btw.

Een CvO is maximaal 7 jaar geldig gerekend vanaf de datum van de vlakkeuring.

Goede informatie scheelt tijd en geld.

De meeste bestaande schepen die gekeurd worden volgens de overgangsregeling kunnen zonder al te veel aanpassingen een CvO krijgen. Wel moeten meestal de brandblussers en gasinstallatie worden gekeurd en uitrusting worden aangeschaft zoals bijvoorbeeld reddingboeien, reddingsvesten, enz. Hieronder vindt u een opsomming van alle eisen aan schip en uitrusting. Voldoet het schip daar aan bij de eerste veiligheidsinspectie dan is een eindinspectie niet nodig.

* deze tarieven gelden m.i.v. 1 januari 2018, prijs wijzigingen voorbehouden

Nieuwe wetgeving, CvO ook verplicht voor grote pleziervaartuigen.

Door de harmonisatie van regelgeving in Europa is een nieuwe binnenvaartwet van kracht geworden. Voor alle schepen geldt nu de Europese richtlijn 2016/1629.

Keuring en certificering was voor beroepsvaartuigen al langer verplicht, nieuw is dat pleziervaartuigen met een lengte van tenminste 20 meter (of als de lengte x breedte x diepgang* 100 m³ of meer is.) ook gekeurd en gecertificeerd moeten worden.

Als u na 30 december 2018 met een dergelijk schip wil varen is een geldig CvO (Certificaat van Onderzoek) verplicht. Voor keuring tot 30 december 2018 was er een overgangsregeling van kracht (klaarblijkelijk gevaar) voor bestaande schepen die niet op de Rijn buiten Nederland wilde gaan varen

*lengte gemeten over de stevens, grootste breedte van de romp zonder berghouten, grootste diepgang van de romp zonder kiel/hak of andere uitstekende delen.

Wat geldt voor grote plezier vaartuigen?

In de Europese richtlijn 2016/1629 staat dat CVO plichtige schepen wat betreft de technische eisen aan het ES-TRIN 2019 moeten voldoen. Hoofdstuk 1 tot en met 18 van het ES-TRIN hebben betrekking op alle schepen. In hoofdstuk 26 staan alle artikel nummers uit H1 tot en met H18 die gelden voor CVO plichtige pleziervaartuigen.

Voor pleziervaartuigen waarvan voor 30-12-2008 met de bouw is gestart (kiellegging) was er tot 30-12-2018 een overgangsregeling. Die houdt in dat niet voldaan hoeft te worden aan alle eisen volgens H 26, er mag echter geen sprake zijn van "klaarblijkelijk gevaar". Op het certificaat worden echter wel alle zaken vermeld waar op het schip niet voldoet aan de eisen uit H26. Voor een pleziervaartuig gekeurd, volgens de overgangsregeling, blijft bij de 7 jaarlijkse herkeuring de overgangsregeling gelden. Dat geldt echter alleen als het certificaat nog geldig is. Als het certificaat is verlopen, al is het maar een dag, dan moet bij de herkeuring aan alle eisen van H 26 worden voldaan. Alleen als vanwege de emissie eisen die dan gelden is dat niet haalbaar. Begin dus ruim op tijd met afspraken te maken voor de herkeuring! Als de casco keuring voor de herkeuring valt binnen het jaar voorafgaand aan de verval datum van het certificaat dan wordt de nieuwe 7 jaarlijkse termijn gerekend vanaf de vervaldatum van het certificaat.

Schepen die niet (meer) vallen onder de overgangsregeling moeten voldoen aan alle eisen van H 26 van het ES-TRIN. Deze eisen staan in aparte documenten op de website van Akwadrant. Voor schepen met of zonder CE-keur is er verschil in de eisen, er is een document voor schepen zonder CE keur en een voor schepen met CE keur volgens de Europese Richtlijn 2013/53/EU. Pleziervaartuigen met een CE keur volgens de (oude) Europese Richtlijn 94/25/EG moeten bij een 1^e certificering voldoen aan alle eisen van H 26.

Klaarblijkelijk gevaar

De achterliggende gedachte hiervan is dat schepen die al jaren varen niet opeens onveilig zouden worden.

In de Europese richtlijn 2016/1629, artikel 29 4^e lid staat over klaarblijkelijk gevaar: Er is sprake van klaarblijkelijk gevaar wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig het ES-TRIN in het geding zijn.

In de praktijk komt dit neer op eisen betreffende:

1. Cascosterkte, huiddikte en aanvaringsschot (voorpiekschot)
2. Stuurinrichting (inclusief stuurautomaat indien aanwezig)
3. Vrij zicht
4. Anker inrichting (operationeel)
5. Marifoon(s) en AIS
6. Gasinstallatie aan boord (indien aanwezig)
7. Luchtflessen met een maximale druk van meer dan 10 bar
8. Brandveiligheid (voldoende en gekeurde blussers)
9. Reddingsmiddelen en overige uitrusting
10. Manoeuvre-eigenschappen (zo nodig met een proefvaart aantonen), voor de meeste schepen is het niet erg moeilijk om hieraan te voldoen.

1. Cascosterkte, huiddikte en aanvaringsschot.

Minimale vlak/huid/kim dikte

Deze minimale vereiste diktes zijn afhankelijk van de lengte, spantafstand en bouwwijze van het schip.

Voor schepen met een lengte van 40 m of minder en een spantafstand van max. 500 mm is de min. maat in mm voor het vlak en de huid: $1,5 + (0,06 \times \text{lengte in meters})$. De kim moet min. $1,25x$ deze maat zijn.

Altijd geldt voor vlak, huid en kim min. 3,0 mm.

Er moet een waterdicht aanvaringsschot aanwezig zijn op min. 0,04L en max. 0,04L +2m, gemeten vanaf de voorloodlijn, enige afwijking van deze maat is toegestaan. Zonder een waterdicht aanvaringsschot is wel een CvO mogelijk maar dan voor een beperkt vaargebied. Varen in zone 2 en het RPR gebied is dan niet toegestaan. Onder zone 2 valt o.a. Waddenzee, IJsselmeer/Markermeer, Hollands Diep, Haringvliet, Volkerak, O/W Schelde. Voor schepen met een CE-markering is onderzoek van cascosterkte en meten van huiddikte niet voorgeschreven. Wel moet de expert een schip met een CE-markering "bij het eerste onderzoek op het droge bezichtigen".

2. Stuurinrichting

Schepen moeten zijn voorzien van een betrouwbaar werkende stuurinrichting.

3. Vrij zicht

Het uitzicht vanaf de stuurstelling moet naar alle zijden voldoende vrij zijn. De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer zijn dan tweemaal de scheepslengte of 250 m tot het wateroppervlak, al naargelang welke afstand het kortste is.

4. Anker inrichting (operationeel)

Het anker en de ankerketting moeten voldoende zwaar zijn t.o.v. het gewicht en de afmetingen van het schip. De ankerlier moet vlot gangbaar zijn en de ketting van voldoende lengte.

5. Marifoon verbinding en AIS

Minimaal één werkende marifoon, als ook op de vaarwegen van BPR bijl. 9 gevaren gaat worden dan 2 marifoons (2^e marifoon is niet verplicht voor kleine schepen**).

De 2^e marifoon mag een handheld zijn, de 1^e moet een vast ingebouwde marifoon zijn.

Een Inland AIS transponder klasse A met inbouw verklaring (RPR/BPR eis), zie opmerking op laatste blad.

6. De gasinstallatie

Deze moet gekeurd zijn, om de 3 jaar. De keuring moet uitgevoerd worden door een door IL&T erkende installateur (voor een overzicht klik [hier](#)). Het keuringscertificaat moet aan boord zijn.

Een HISWA gas keuring is niet meer toegestaan.

7. Luchtflessen

Als de maximale druk meer is dan 10 Bar (startluchtflessen) moeten deze om de 5 jaar worden gekeurd.

8. Brandveiligheid

- Op de volgende plaatsen moet telkens 1 draagbaar blustoestel aanwezig zijn:
 - in het stuurhuis;
 - in de nabijheid van iedere toegang van het dek naar de verblijven;
 - bij iedere toegang tot machinekamers of ketelruimen;
- Minimaal 2 blustoestellen aan boord, per blusser 6 kg poeder of 9 liter schuim.
- Als er een gasinstallatie aan boord is dan moeten er minimaal 3 blussers aan boord zijn waarvan er één een poederblusser is. Deze moet daar aanwezig zijn waar het vaakst gas wordt gebruikt. Alle blussers moeten een geldige keuring hebben (max. 2 jaar geldig).

9. Reddingsmiddelen en overige uitrusting

- minimaal een lenspomp, mag een dompelpomp zijn.
- 3 reddingsboeien (inwendig min. 45cm) elk met 4x SOLAS band, 1 daarvan moet een licht hebben
- voor elke opvarende een reddingsvest, mogen “vaste” zijn
- bord “reddend drenkelingen” (zie afbeelding onderaan de volgende bladzijde)
- verbandtrommel (Vebandtrommel model B of Oranje Kruis Bedrijfsverbanddoos BHV)
- verrekijker 7 x 50 of een grotere lensdiameter
- blauwbord met rondom schijnend wit helder flikkerlicht (niet verplicht voor kleine schepen)
- navigatie verlichting (incl. 2 anker lichten: 1 voor en 1 achter) (voor kleine schepen is één ankerlicht voldoende)
- elektrische of pneumatische scheepshoorn met fluitlicht (fluitlicht is niet verplicht voor kleine schepen)
- roerstand aanwijzer en ruitenwisser
- krachtige schijnwerper op batterijen
- anker bol (diameter min. 60 cm.) (voor kleine schepen min. 30 cm.)
- bootshaak

10. Manoeuvreeigenschappen

Goed bestuurbaar en snelheid door het water min. 11 km/uur. Bij twijfel is een proefvaart nodig.

Niet genoemd in het lijstje klaarblijkelijk gevaar maar noodzakelijk voor de veiligheid:

- Brandstoftanks van staal en leidingen van metaal (of oliebestendige slang met metalen omhulsel)
- Uitlaten geïsoleerd en niet door verblijven, tenzij in mantelbuis of heel goed geïsoleerd
- Draaiende delen afgeschermd
- Brandstofkraan op elke tank van buiten af afsluitbaar en gemarkeerd met tekst: noodafsluiter, bij brand sluiten (zie afbeelding op volgende bladzijde)
- Vul openingen aan dek voor olie en drinkwater of afzuigen van vuilwater moeten gemerkt zijn door tekst of kleur (olie: rood, drinkwater: blauw en vuilwater: zwart)
- Peilglas olie tank met zelfsluitende kraan
- Accu's moeten vast staan en de polen moeten zijn afgeschermd
- Bevestiging van plus kabels op startmotor en dynamo moeten zijn afgeschermd
- Bilge afsluiter “verzegeld” door ketting met hangslot

- Afsluiters van aftappen e.d. van de brandstoftank(s) afdoppen
- In de machine kamer een metalen bus met een metalen deksel om vette poetsdoeken in te bewaren
- Alle slangen onder de waterlijn van gewapend materiaal en voorzien van dubbele slangklemmen
- Stickers “vuur, open licht en roken verboden” op alle accu’s (zie afbeelding op volgende bladzijde)
- Geen brandbare/gevaarlijke stoffen in machine kamer

Kentekens

Wat ook voor elkaar moet zijn voor het CvO zijn de kentekens op het schip. Dat staat niet in het ES-TRIN maar komt uit het BPR/RPR, art. 2.01 en 2.02.

- De naam van het schip moet aan beide zijden en op de achterzijde zijn aangebracht, letterhoogte min. 20 cm. (voor kleine schepen is alleen de naam vooraan aan beide zijden van het schip voldoende, hoogte min. 10 cm.)
- De thuishaven op beide zijden of op de achterzijde, achter de thuishaven moet een N staan, letterhoogte min. 15 cm. (niet verplicht voor kleine schepen, in plaats daarvan moet bij kleine schepen de naam en de woonplaats van de eigenaar op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het schip worden aangebracht)
- Het ENI nummer moet aan beide zijden en op de achterzijde zijn aangebracht, letterhoogte min. 20 cm. (geldt niet voor kleine schepen, daarvoor geldt dat het ENI ergens op de buitenzijde van het schip moet zijn aangebracht, cijferhoogte min. 10 cm.)

Als de hoogte van de letters problemen op leveren zijn wat kleinere letters ook wel toegestaan, dat gebeurt wel meer bij de wat “kleinere” schepen. De letters moeten goed leesbaar zijn, in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op een lichte ondergrond.

Kadaster

Als het schip is ingeschreven in het kadaster moeten daar de actuele gegevens staan.

Het gebeurt nog wel eens dat daar nog een oud adres staat. Ook de naam/namen van de eigenaar/eigenaren moet(en) precies kloppen.

Als het schip is ingeschreven in het kadaster moet het brandmerk ergens bovendeks zijn ingehakt of op een andere wijze duurzaam zijn aangebracht.

** onder een klein schip wordt verstaan een schip met een lengte over de stevens van minder dan 20 meter tenzij:

- een groot schip gesleept, geassisteerd, geduwd of langszijde vastgemaakt wordt meegevoerd, dan is een CvO nodig voor een beroeps sleep/duwboot
- er wordt gevaren met meer dan 12 betalende passagiers, dan is een CvO nodig voor een passagiersschip

Bij de 7 jaarlijkse herkeuring voor het CVO/CBB/UCB moet ook de AIS opnieuw worden gekeurd door een door IL&T erkend deskundige. Dan moet er een nieuwe inbouwverklaring worden afgegeven.

e

