

Nieuwe richtlijn pleziervaartuigen een feit

Op 18 januari 2017 liepen de overgangstermijnen af! Vanaf die datum mogen er geen pleziervaartuigen tussen de 2,5 en 24 meter op de Europese markt worden gebracht die niet aantoonbaar voldoen aan de nieuwe richtlijn pleziervaartuigen, de RCD 2013/53/EU. De oude CE-richtlijn die vanaf medio 1998 inclusief het amendement van 2003 van kracht was, is niet meer geldig. De belangrijkste veranderingen nogmaals op een rij.

De techniek ontwikkelt zich razendsnel en ook in de watersportindustrie volgen de innovaties elkaar steeds sneller op. Hydrofoils, hybride en elektrische aandrijving en moderne technische mogelijkheden stellen nieuwe eisen aan de veiligheid van de consument. Nieuwe Europese wetgeving over luchtvervuiling en geluidshinder stellen hogere eisen aan uitlaatgasemissie en geluidsnormen. De nieuwe CE-richtlijn is aangepast aan deze evoluerende ontwikkelingen. De nieuwe richtlijn geldt niet alleen voor nieuwe werfgebouwde motor- en zeiljachten, maar ook voor waterscooters, varende woonboten, boten die af en toe voor wedstrijden gebruikt worden, boten die een grote refit ondergaan of oude werkboten en klassieke boten die volledig worden omgebouwd tot een pleziervaartuig 'met een tweede leven'.

Geen vrijwillige keuze

CE-certificatie is geen vrijwillige keuze maar een verplichting waar iedere bouwer, importeur of distributeur aan moet voldoen. Ook de zogenaamde zelfbouwer die een boot in eigen beheer bouwt, maar essentiële onderdelen van het bouwproces aan professionals uitbesteedt. De cascobouwer en installateur, die in opdracht van een particulier werkzaamheden verrichten aan een nieuw pleziervaartuig of aan een grote refit, vallen ook onder deze CE-richtlijn en zijn daarmee verantwoordelijk voor een CE-conforme uitvoering van hun werkzaamheden.

Steeds vaker worden rechtszaken gevoerd die betrekking hebben op het niet juist gecertificeerd zijn van pleziervaartuigen en die ten gunste van de koper uitvallen met zeer vervelende consequenties voor de verkoper zoals boetes, eventuele schadeloosstellingen die fors kunnen

oplopen, of zelfs verplichte terugname van het vaartuig. Wetgever en verzekeraars zoeken steeds vaker en nadrukkelijker naar de uiteindelijk verantwoordelijke. En dat is in vrijwel alle gevallen, de professional, oftewel de werf!

Wat is er zoal veranderd?

EU-Conformiteitsverklaring

De aanduiding 'Verklaring van Overeenstemming' is gewijzigd in 'EU-Conformiteitsverklaring'. Alle pleziervaartuigen die onder de richtlijn pleziervaartuigen vallen en ná 18-1-2017 worden afgeleverd (beter gezegd: in de Europese markt worden gebracht) moeten worden geleverd met een EU-conformiteitsverklaring die verwijst naar de nieuwe RCD 2013/53/EU. Hiervan zijn standaard formulieren beschikbaar volgens een gezamenlijk door de betrokken marktpartijen vastgesteld formaat. Korthedshave aangeduid met 'ADCO formulieren'.

Pleziervaartuigen die zonder tussenkomst van een Notified Body (keuringsinstantie) door middel van een zogenaamde Module A keuring (interne productie controle) in de handel worden gebracht, mogen met een door de bouwer opgestelde EU-Conformiteitsverklaring onder de nieuwe richtlijn worden geleverd. Daarbij wordt er wel van uitgegaan dat de bouwer op de hoogte is van de geldende regels en wijzigingen en deze heeft doorgevoerd in zijn product(en).

Certificaten

Alle CE-typecertificaten die afgegeven zijn onder de oude richtlijn, zijn per 17 januari 2017 vervallen en moeten worden vervangen door certificaten conform de nieuwe regelgeving. Voor een na 18 januari afgeleverd vaartuig van een model

waarvoor al een type certificaat bestond en waaraan niets is veranderd, zal een nieuwe keuring door een Notified Body moeten plaatsvinden om te beoordelen of het vaartuig voldoet aan de nieuwe regelgeving. De Notified Body zal een nieuw certificaat afgeven als het vaartuig aan de nieuwe eisen voldoet. Ter vermijding van misverstanden: voor alle vaartuigen die voor 18 januari dit jaar in de EU zijn afgeleverd blijven de 'oude' certificaten gewoon geldig.

Refits en verbouwingen

Vaartuigen die een ingrijpende verandering ondergaan moeten CE gekeurd worden. Hierbij valt te denken aan een technische update, aanpassing of vernieuwing van de voorstuwingsmotor of een verbouwing die van invloed is op de essentiële veiligheids- en milieu eisen van de richtlijn. Dit geldt niet alleen voor pleziervaartuigen die ná juli 1998 in de vaart genomen zijn, maar ook voor oudere vaartuigen en beroepsvaartuigen die worden omgebouwd tot pleziervaartuigen, ongeacht het bouwjaar van het vaartuig. In essentie gaat het hier om oudere vaartuigen die door een grote aanpassing weer een 'tweede leven' krijgen en dienen te voldoen aan de veiligheidseisen voor consument en milieu.

Technische aspecten

In de nieuwe richtlijn is een aantal technische aspecten gewijzigd. De meest essentiële zijn:

De **zwemtrap** dient zodanig te zijn uitgevoerd dat iemand met normale gezondheid zonder hulp van anderen weer veilig aan boord kan komen. Dat betekent dat er een zwemtrap aan het vaartuig gemonteerd moet zijn die kan worden bediend en gebruikt door een drenkeling, zonder hulp van iemand aan boord. In de ISO-norm 15085/A2:2016

staat beschreven aan welke eisen deze zwemtrap moet voldoen. In het kort komt het erop neer dat een vaste zwemtrap een trede onder water moet hebben op een diepte van tenminste 560 mm. Dat mag door middel van een klapdeel dat vanuit het water kan worden neergelaten. In geval van een touw ladder moet deze een lengte hebben van tenminste 1200 mm onder water.

Een waterspoeld **boordtoilet** moet te allen tijde afvoeren naar een zwartwater opvangtank of een vuilwaterzuiveringsinstallatie en mag niet meer rechtstreeks of via een driewegkraan overboord worden afgepompt. Er wordt gewerkt aan een norm waaraan dergelijke zuiveringssystemen moeten gaan voldoen, maar daarnaast hanteren (lokale) overheden ook hun eigen lozingsbepalingen. Het zal nog wel enige jaren duren voordat duidelijk is onder welke voorwaarden gezuiverd toilet water weer overboord mag en de kans is reëel dat in bepaalde meren dit helemaal niet meer zal worden toegestaan. Met een helmstok bediende buitenboordmotoren moeten worden voorzien van een **noodstopvoorziening**, die met de stuurman kan worden verbonden, het zogenaamde dodemanskoord.

Pleziervaartuigen (ook zeiljachten) waarvan het roer op afstand bediend kan worden moeten worden voorzien van een **noodstuurinrichting**. Dit geldt niet voor tweemotorige vaartuigen.

Multihulls met leefcompartimenten in de rompen moeten worden voorzien van een mogelijkheid (**vluchtluik**) om het vaartuig te verlaten in omgeslagen toestand.

Bij elektrisch aangedreven vaartuigen mag de **stroom** voor de elektrische aandrijving de overige stroomcircuits voor het boordnet niet beïnvloeden en andersom. Er gelden nieuwe eisen voor **uitlaatgasemissie** voor binnen- en buitenboordmotoren op diesel en benzine. Deze dienen te voldoen aan de nieuwe RCD-2 uitlaatgasemissie eisen.

Administratieve aspecten

Op administratief gebied is een aantal wijzigingen doorgevoerd:

Op het **bouwersplaatje** moeten de NAW-gegevens van de bouwer volledig worden uitgeschreven. In het geval van een PCA-keuring dienen de NAW-gegevens van de PCA-rapporthouder op het bouwersplaatje te staan.

In de **eigenaarshandleiding** dienen onderhoudsinstructies voor de motor aanwezig te zijn.

De teksten voor de verschillende **CE-categoriën** is aangepast. De aanduiding 'Oceaan', 'Zee', 'Kust' en 'Binnenwateren' is vervallen en alleen de aanduiding voor windsterkte en karakteristieke golfhoogte is blijven bestaan. Deze dienen correct in de eigenaarshandleiding te worden opgenomen.

De aanduiding **CIN** (Craft Identification Number) is gewijzigd in **WIN** (Watercraft Identification Number). De samenstelling van de WIN-code is ongewijzigd gebleven en is aan het eind van dit artikel nog een keer toegelicht.

Juridische aspecten

De importeur van boten die van buiten de EU komen, is verantwoordelijk voor een deugdelijke CE-keuring en heeft daarmee een onderzoekplicht om de juistheid van een eventueel CE-keurmerk te verifiëren. De import van boten van buiten de EU die vervolgens met een PCA-module op de Europese markt worden gebracht is alleen toegestaan voor particulieren.

Motoren die na 18 januari 2017 op de EU markt worden gebracht moeten voldoen aan de RCD-2 eisen. Motoren die niet voldoen aan de RCD-2 norm, maar waarvan aantoonbaar is dat ze vóór 17 januari 2017 al waren geïmporteerd in de EU, mogen wél op de Europese markt worden gebracht.

Boten met motoren die niet voldoen aan de RCD-2 norm, mogen alleen op de EU-markt worden gezet als aantoonbaar is dat ze vóór 17 januari 2017 reeds op de Europese markt aanwezig waren. Zie in dit verband en ook in relatie tot het vorige punt de brief van de Europese Commissie die als bijlage aan dit artikel is aangehecht.

Alle boten die in aanbouw zijn en ná 18 januari 2017 op de Europese markt worden gezet, moeten voldoen aan de nieuwe richtlijn. Boten die vóór 17 januari 2017 gekeurd zijn volgens module B+C (typekeur met serieproductie) en ná 17 januari 2017 op de markt worden gebracht, moeten aantoonbaar voldoen aan de nieuwe richtlijn. Dit kan alleen met een nieuwe module B-keuring.

Als een importeur of distributeur een wijziging uitvoert aan de boot of component welke effect heeft op de CE keur óf een naamswijziging doorvoert is hij verantwoordelijk voor een nieuwe CE certificering.

Conclusie

De vernieuwde wet pleziervaartuigen biedt nieuwe, verdergaande handvaten en richtlijnen om een veilig en

milieuverantwoord product op de markt te brengen. Hoewel de nieuwe wet in eerste instantie misschien extra beperkingen lijkt op te leggen, geeft het absoluut meer duidelijkheid en rechtszekerheid als het gaat om productaansprakelijkheid en -verantwoordelijkheid. Daar waar vóór het CE-tijdperk de jachtbouwer of -ontwerper zelf de maatlat bepaalde, is dat in de huidige samenleving met haar claimcultuur niet meer mogelijk zonder onverantwoorde risico's te nemen. Reden genoeg om producten rechtsveilig op de Europese markt te brengen.

Daarnaast schermen we de Europese markt af voor pleziervaartuigen van buiten de EU die niet aan CE-richtlijn voldoen. Overigens blijken steeds meer niet-EU landen de CE-richtlijn als norm te hanteren voor de export naar die landen. Europa legt daarmee de standaard voor de rest van de wereld en dat is prettig voor de Europese werven die daarmee niet meer aan andere regelgeving hoeven te voldoen.

Opbouw van het WIN

Het Watercraft Identification Number (WIN) is opgebouwd uit een landencode, gevolgd door een liggend streepje en een combinatie van 12 karakters die als volgt zijn samengesteld:

NL-AAABBBBCDEE

Landencode: voor Nederland is dit NL.

Fabrikantencode (AAA) : een code van drie letters die de fabrikant zelf kan bepalen en moet worden aangemeld in het fabrikantencode register. HISWA vereniging is door de overheid gemachtigd om dit register te beheren.

Productcode (BBBBB): een éénmalige, unieke code bestaande uit vijf cijfers en/of letters te bepalen door de producent.

Productiemaand (C): de maand waarin het product op de markt wordt gebracht of verwacht wordt, waarbij 'A' staat voor januari en 'L' voor december.

Productiejaar (D): het laatste cijfer van het jaar waarin het vaartuig nog in productie is.

Modeljaar (EE): de laatste twee cijfers van het jaar waarin het product in de handel (verwacht) wordt gebracht.