

Wachtschepen en de nieuwe wet

Op 30 december wordt de nieuwe binnenvaartwet van kracht.

Dat betekend nogal wat voor de groepen met wachtschepen.!

Toch is er nog veel onduidelijk en nog veel onbekend.

We zullen trachten om een en ander op een rijtje te zetten (voor zover we dit zelf al weten)

Vaarbevoegdheid

Voor schepen van 15 tot 25 meter kan volstaan worden met een klein vaarbewijs.

Dit kan op de normale manier worden behaald.

Boven de 20 meter moet men ook een marifooncertificaat behalen.

Voor schepen van 25 tot 40 meter heeft men een "nieuw" vaarbewijs nodig, het "Beperkt Groot Vaarbewijs"

Daarover bestaat nog veel onduidelijkheid.

De gehele examinering is in handen van de VAMEX

Het diploma CWO-gMs (grote motorschepen) levert niet dit BGV op, men is hard aan het onderhandelen om te bereiken dat er een BGV voor de recreatievaart komt en daarin zou men ontheffing kunnen krijgen voor een aantal van de vakken. Men zal voor de resterende vakken in ieder geval nog wel examen moeten doen en het is nog onduidelijk of, en zo ja hoeveel, vaardagen men moet hebben

Ook de methode van het praktijk-examen is nog onduidelijk, er is sprake van dat dit op simulatoren moet worden afgelegd en dus niet op het eigen schip. Ook hierover is men nog aan het onderhandelen.

Voor schepen vanaf 40 meter heeft men een groot vaarbewijs nodig. Daarin staat 3 jaar vaarervaring verplicht.

Het zal voor Scouting vrijwel onmogelijk zijn om dit te halen als men niet beroepsmatig varend is.

Certificaat van onderzoek

Ieder schip van af 20 meter moet per 30-12-2008 in het bezit zijn van de CVO.

Hoe dat moet worden aangevraagd en aan welke eisen men moet voldoen is momenteel nog niet duidelijk.

De keuring van Scouting Nederland is in ieder geval al een redelijke indicatie.

Een CVO wat door een commercieel bedrijf wordt afgegeven zal waarschijnlijk tussen de E 1.500,- en E 3.000,- aan kosten en is dan 5 jaar geldig.

Scouting is bezig om schepen die door Scouting zijn goedgekeurd voor een aanzienlijk minder bedrag gekeurd te krijgen, maar ook dat is nog in onderhandeling.

Het voorlopige advies is om het CVO aan het begin van het komende jaar aan te vragen, in de hoop dat we dan een voorlopig certificaat kunnen krijgen, mogelijk op grond van een eigen verklaring. (ook dat is nog niet zeker)

Vast staat dat men zonder CVO niet mag varen

Overgangsregels

Voor de historische vaartuigen (schepen ouder dan 50 jaar, dus ook vrijwel alle wachtschepen) is men bezig om speciale eisen op te stellen.

Bijvoorbeeld de eis dat een schip minimaal 13 km.h moet kunnen varen, kan worden uitgezonderd. Dat betekent dan waarschijnlijk wel dat men niet meer op bepaalde vaarwaters mag varen

Ook het geluidsniveau in de stuurstand zou een uitzondering kunnen worden, evenals de emissie eisen.

Echter, zodra er iets veranderd in de voortstuwing of in het gebruik van het schip zijn deze uitzonderingen niet meer van toepassing en moet men aan alle eisen voldoen.

Ik neem aan dat er bij de invoering van de wet ook een overgangsregeling komt voor de vaarbevoegdheid. Ook daarover is thans nog niets bekend.

Scouting regels

Bij scouting heeft men een aantal extra regels gesteld.

Zo moet een schip regelmatig gekeurd worden (zowel droog als nat). Deze keuring blijft voorlopig van kracht.

Ook moet men een MBL-M3 plus een persoon met het certificaat MD aan boord hebben. De status van het MBL-M3 is momenteel nog onduidelijk. Blijft dit MBL of is men verplicht om het (dure) CWO-gMs te halen.

Onze admiraliteit heeft dit inmiddels voor gelegd aan de Kleine Vlootraad

Het certificaat MD blijft in ieder geval van toepassing

Ik realiseer me dat dit slechts een kleine bloemlezing is en dat er nog veel meer valt te vertellen.

Voorlopig volstaan we echter hiermee, zijn er nog specifieke vragen, aarzel dan niet en stel ze aan het team wachtschepen teamwachtschepen@scouting.nl of aan mij persoonlijk eynsberg@xs4all.nl

Peter van Eijnsbergen