



Uit de botenpraktijk van mr. Frits

De “Wet Pleziervaartuigen” 25 jaar na dato

Nieuwe en van buiten de Europese Unie ingevoerde pleziervaartuigen tussen de 2,5 en 24 meter lengte moeten, wanneer ze in Nederland op de markt worden gebracht, een zogenaamde CE-markering hebben. Dat is een Europees “etiket” dat de boot voldoet aan Europese eisen op het gebied van constructie, uitrusting, uitstoot en milieu. Voor Nederland zijn deze regels vertaald in de wet Pleziervaartuigen. Deze wet geldt zowel voor bootbouwers en andere watersportprofessionals als voor particulieren. Net als Botentekoop viert deze wet een 25-jarig jubileum.

De wet Pleziervaartuigen werd in 1996 ingevoerd, met een overgangsregeling van twee jaar. Vanaf 16 juni 1998 moesten alle in de markt gebrachte boten aan alle CE regels voldoen. Ook schepen die professioneel gedeeltelijk zijn (af)gebouwd moeten voor dat gedeelte aan CE eisen voldoen. Voor de zelfbouwer geldt dat het schip eerst vijf jaar in zijn bezit moet zijn om het zonder CE markering te mogen (door)verkoopen. Vooral rond de eeuwwisseling ging het mis met die CE markering, maar ook tegenwoordig komen we nog weleens schepen tegen die (nog steeds) geen CE markering hebben.

Zo kocht meneer Schippers een nieuw zeiljacht en bleek vervolgens uit een deskundigenrapport: “Gelet op de 36 (!) tekortkomingen die zijn vastgesteld op basis van de door de werf van toepassing verklaarde normen, concludeer ik dat het vaartuig op vele, essentiële punten niet aan de Europese richtlijn voldoet”. En: “Het vaartuig voldoet niet aan de wettelijke voorschriften. Dit betekent dat het vaartuig niet voorzien had mogen worden van een verklaring van overeenstemming en de CE-markering en niet op de markt had mogen worden gebracht.” Dat zijn geen geringe verwijten.

De werf had een keurig prototype gebouwd en voorzien van een CE-markering, identificatienummer en classificatie B. Deze CE-keur gold vervolgens voor alle schepen van hetzelfde type. Kennelijk vond de werf dat de serieschepen gemakzuchtiger afgebouwd konden worden, met als gevolg de vele CE gebreken.

Verder kwam het regelmatig voor dat bij Nederlandse motorjachtwerfen het prototype uit een serie wel helemaal CE waardig was, maar dat door allerlei bijkomende wensen van opdrachtgevers de op basis van dit prototype gebouwde schepen dermate gingen afwijken, dat de CE certificering niet meer klopte. Een werf kwam hier mee weg, omdat deze een zogenaamde conformiteitsverklaring mocht afgeven over dit in eigen beheer gebouwde schip, wat er dus op neer kwam dat de slager zijn eigen vlees ging keuren.

Het ontbreken van een CE markering hoeft niet altijd fataal te zijn, het kan ook zijn dat deze eenvoudigweg niet is aangevraagd en er kan dan alsnog een zogenaamde Post Construction Assessment (PCA) worden uitgevoerd door een erkende keuringsinstantie (Notified Body) om op die manier toch een CE markering te krijgen.

Als bootbezitter wil je deze CE markering absoluut hebben, alleen al omdat verzekeringsmaatschappijen allergisch zijn voor schepen die een verplichte CE markering missen. Daarnaast is het op de markt te brengen van een schip zonder CE markering een zogenaamd ‘economisch delict’. Het behoeft weinig voorstellingsvermogen dat, wanneer blijkt dat op je schip de verplichte CE markering ontbreekt, je het aan de straatstenen niet kwijtraakt. Daarom moet bij de aankoop van een schip een controle op CE conformiteit altijd deel uitmaken van een keuring. ⚓

MR. FRITS

In iedere editie bespreekt mr. Frits Hommersom, advocaat gespecialiseerd in watersportkwesties, speciaal voor de lezers van Botentekoop een voorbeeld met adviezen uit zijn nautische praktijk.

Frits@hommersomadvocatuur.nl

