

419

Besluit van 21 juli 1986, tot wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Eerste wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 mei 1986, nr. RRV 15711, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 1 van de Wet van 15 april 1891 (Stb. 91), houdende bepalingen tot voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan en op het koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682) tot vaststelling van het Binnenvaartpolitiereglement;

De Raad van State gehoord (advies van 27 juni 1986, nr. W09.86.0256);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 11 juli 1986, nr. RRV 22347, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In artikel 4 van het koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682) tot vaststelling van het Binnenvaartpolitiereglement vervallen in het eerste en het tweede lid telkens de woorden «4.01, eerste lid, litt. a.».

ARTIKEL II

Het Binnenvaartpolitiereglement, vastgesteld bij het koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682), wordt gewijzigd als volgt:

A. In artikel 1.07, eerste en tweede lid, van Deel I wordt, in plaats van «aan de scheepvaart deelnemen» gelezen: «deelnemen aan de scheepvaart»;

B. In artikel 1.12, derde lid, van Deel I worden, achter het woord «schip», ingevoegd de woorden: «of een drijvend voorwerp»;

C. Artikel 2.02, derde lid, van Deel I wordt gelezen:

«3. Het eerste lid is niet van toepassing op een door spierkracht voortbewogen schip noch op een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m.»;

D. In artikel 3.04 van Deel I:
– wordt na het opschrift een nieuw lid ingevoegd, genummerd 1 en luidende:
«1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten, die een schip ingevolge dit reglement moet voeren, mogen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.»
– wordt het eerste lid (oud) vernummerd tot tweede lid en wordt dit lid gelezen:
«2. Zij mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn.»
– wordt het tweede lid (oud) vernummerd tot derde lid;

E. In artikel 3.08, eerste lid onder b, van Deel I vervallen de woorden: «en ten minste 1 m daarachter»;

F. In artikel 3.11, eerste lid onder b, van Deel I vervalt in de laatste volzin het woord: «overigens»;

G. Aan artikel 3.12, vierde lid, van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende:
«Het tweede lid is niet van toepassing op een vissersschip.»

H. In artikel 3.13, eerste lid onder b, van Deel I vervalt de volzin: «Zij behoeven echter niet tenminste 1 m achter het toplicht te zijn geplaatst.»;

I. Aan artikel 3.13 van Deel I wordt na het zesde lid een nieuw lid toegevoegd, genummerd 7 en luidende:
«7. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde lichten is artikel 3.08, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.»;

J. Aan artikel 3.20, derde lid, van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende: «Het duwstel behoeft op de andersoortige schepen tesamen niet meer dan vier lichten te voeren.»;

K. Aan artikel 3.25 van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende:
«Artikel 3.20, vijfde lid, is van overeenkomstige toepassing.»

L. In artikel 3.27 van Deel I:
– vervallen in het eerste lid in de aanhef van de eerste alinea de zinsnede: «zomede een vastgevaren of een gezonken schip», voorts na het onderdeel a en na het onderdeel c van deze alinea telkens het woord «en» en tenslotte in de tweede alinea de laatste volzin,
– wordt na het eerste lid een nieuw lid ingevoegd, genummerd 2 en luidende:
«2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c en d voorgeschreven lichten voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de lichten niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.»;
– wordt het tweede lid (oud) vernummerd tot derde lid;

M. In artikel 3.36a van Deel I:
– wordt het eerste lid gelezen:
«1. Een schip dat stilligt zonder direct of indirect aan de oever gemeerd te liggen moet voeren:
een zwarte bol op het voorschip en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.
Indien het schip een duwbak of een zeeschipbak is, moet het de bol, in plaats van op het voorschip, voeren op een geschikte plaats.»;
– vervalt het tweede lid;
– wordt na het eerste lid (nieuw) een nieuw lid ingevoegd, genummerd 2 en luidende:

«2. Een duwstiel dat stilligt zonder direct of indirect aan de oever gemeerd te liggen behoeft de bol slechts te voeren op de duwboot of de duwboden en op het voorste andersoortige schip of de voorste andersoortige schepen aan de buitenzijden.»;

N. In artikel 3.41 van Deel I:

– vervallen in het eerste lid in de aanhef van de eerste alinea de zinsnede «zomede een vastgevangen of een gezonken schip», voorts na het onderdeel a en na het onderdeel c van deze alinea telkens het woord «en» en tenslotte in de tweede alinea de laatste volzin,
– wordt na het eerste lid een nieuw lid ingevoegd, genummerd 2 en luidende:

«2. Een vastgevangen of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c en d voorgeschreven tekens voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de tekens niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.»;

– wordt het tweede lid (oud) vernummerd tot derde lid;

O. In artikel 4.01, eerste lid onder a, van Deel I wordt achter «naar achteren» de komma vervangen door een puntkomma en vervalt de zinsnede daarachter;

P. Aan artikel 4A.02, vierde lid, van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende: «Een niet-vrijvarende veerpont behoeft daarmee niet te zijn uitgerust.»;

Q. Artikel 6.04a, tweede lid, van Deel I wordt gelezen:

«2. Het verlangen wordt kenbaar gemaakt door het tijdig geven van: twee korte stoten

en door het tegelijkertijd tonen aan stuurboord van:

– een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is, en
– een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,

totdat het voorbijvaren heeft plaats gehad.

Het blauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm; het raam- en stangenwerk, alsmede het lantaarnhuis van het flikkerlicht, moet donker van kleur zijn.»;

R. Artikel 6.04a, derde lid, van Deel I wordt gelezen:

«3. Het schip waaraan het verlangen wordt kenbaar gemaakt moet daaraan voldoen en het moet dit kenbaar maken door eveneens het geluidssignaal te geven en, indien het hiermede is uitgerust, tegelijkertijd de tekens tonen, bedoeld in het tweede lid.»;

S. Artikel 6.05, vierde lid, van Deel I wordt gelezen:

«4. Het opvarende schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat moet tijdig aan stuurboord tonen:

– een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is, en
– een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,

totdat het voorbijvaren heeft plaats gehad.

Het blauwe bord moet voorzien zijn van een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm; het raam- en stangenwerk, alsmede het lantaarnhuis van het flikkerlicht, moet donker van kleur zijn.

Het opvarende schip mag deze tekens niet meer tonen, nadat het voorbijvaren heeft plaats gehad, tenzij om eveneens aan een volgend in zicht zijnd afvarend schip aan te duiden dat het voor dit aan stuurboord de weg vrijlaat.»;

T. In artikel 6.20, vierde lid, van Deel I wordt in de eerste volzin in plaats van «getoond» gelezen: «gevoerd»;

U. Aan artikel 6.30, eerste lid, van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende: «Voor een niet-vrijvarende veerpont kan de bevoegde autoriteit van de verplichting tot het hebben van een uitkijk ontheffing verlenen.»;

V. Aan artikel 6.32, tweede lid, van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende: «Voor een niet-vrijvarende veerpont kan de bevoegde autoriteit van de verplichting van de eerste alinea ontheffing verlenen.»;

W. In artikel 6.32, vierde lid, van Deel I wordt in het onderdeel achter het tweede gedachtenstreepje de komma vervangen door een puntkomma en vervalt het daarna volgende woord: «zomede»;

X. In artikel 1 van hoofdstuk 2 van Deel II wordt in het onderdeel achter het eerste gedachtenstreepje het woord «krachtig» vervangen door: «helder»;

Y. In artikel 5 van hoofdstuk 4 van Deel II wordt het daarbij bepaalde als een lid van dit artikel genummerd 1 en wordt een nieuw lid toegevoegd, genummerd 2 en luidende:

«2. Onverminderd het eerste lid mag een tankschip, dat samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen vervoert, niet zonder toestemming van de bevoegde autoriteit uit een haven of een voorhaven het vaarwater van de Westerschelde invaren.»;

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad, waarin het is geplaatst.

ARTIKEL IV

Dit besluit kan worden aangehaald als «Eerste wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement».

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Favarnelle, 21 juli 1986

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de vijftiende augustus 1986

De Minister van Justitie a.i.,
C. P. van Dijk

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) werd vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement; Stb. 682) en trad met uitzondering van enkele bepalingen, welke een uitvoeringsregeling behoeven die nog niet kon worden vastgesteld, in werking op 1 april 1984 (koninklijk besluit van 8 februari 1984; Stb. 38).

Hiermede was voor alle Nederlandse vaarwegen waar voorheen het Vaarreglement (Stb. 1965, 133) van kracht was, met uitzondering van het Kanaal van Terneuzen en de buitenvoorhavens te Terneuzen, de principiële overgang naar het uniforme Europese stelsel van vaarwegenreglementering «CEVNI»* gerealiseerd.

Voor de gebruikers van de betreffende vaarwegen bracht deze overgang, hoewel een aanzienlijk deel hiervan reeds lang vertrouwd was met het op dezelfde CEVNI-grondslag gebaseerde Rijnvaartpolitiereglement dat op de tot de conventionele Rijn in Nederland behorende wateren van kracht is (Rijnvaartpolitiereglement 1983; Stb. 389), een vrij ingrijpend proces van gewenning en aanpassing met zich.

Nu het nieuwe BPR ruim een jaar van kracht is heeft een evaluatie plaats gevonden van de ervaringen die in de praktijk met deze reglementering zijn opgedaan. Hierbij hebben de inzichten van onder meer de verschillende, met het toezicht op de naleving van het BPR belaste, diensten en van de organisaties van het bedrijfsleven en de watersport een rol gespeeld. Bij deze evaluatie is allereerst het inzicht verkregen dat enkele bepalingen van het BPR enige aanpassing behoeven, teneinde deze meer in overeenstemming te brengen met de praktijk van het scheepvaartverkeer.

Voorts dienen enkele bepalingen met de overeenkomstige, bij het Rijnvaartpolitiereglement 1983 nieuw vastgestelde, bepalingen van dat reglement in overeenstemming te worden gebracht.

Eén der voorgestelde wijzigingen leidt tevens tot wijziging van enkele bepalingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Verder is in het BPR de wijziging genoemd in artikel II, litt. Y, opgenomen in verband met de beleidsmaatregelen te nemen in het kader van de Integrale nota LPG (Kamerstukken II, 1983/84, 18 233, nrs. 1-2).

Vervolgens wordt van deze gelegenheid gebruik gemaakt om in de bepalingen van het BPR zoals genoemd in artikel II, litt. A, B, F, T, O en W, redactionele verbeteringen aan te brengen.

Tenslotte dient te worden vermeld dat de wijzigingen geen consequenties met betrekking tot de deregulering hebben.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

De onder artikel II, litt. O, vermelde wijziging van het BPR maakt tevens een wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement noodzakelijk.

In artikel 4 daarvan wordt onder meer aan de Minister van Verkeer en Waterstaat opgedragen om de voorschriften vast te stellen alsmede de instantie aan te wijzen, bedoeld in artikel 4.01, eerste lid litt. a, van het BPR. Nu de in deze bepaling bedoelde typegoedkeuring van mechanische geluidsinstallaties niet zal worden ingevoerd, dient de opdracht tot uitvoering van deze bepaling uiteraard te vervallen. Hiertoe strekt het onderhavige artikel.

* «Code européenne des voies de navigation intérieure», vastgesteld bij resoluties in het kader van de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties te Genève. Zie in dit verband meer uitgebreid de nota van toelichting bij Stb. 1983, 682. Vermeld zij dat in 1985 een geheel herzien CEVNI bij ECE-resolutie is vastgesteld.

Artikel II

Het artikel stelt onder de punten A tot en met Y de verschillende wijzigingen vast die in 22 artikelen van het BPR worden aangebracht. Voor de toelichting op de onderscheidene bepalingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze behandeling.

TOELICHTING BIJ DE TE WIJZIGEN ARTIKELLEN VAN HET BINNENVAART-POLITIËREGLEMENT

DEEL I

Art. 1.07, eerste en tweede lid

De woorden «deelnemen aan de scheepvaart» komen in een aantal bepalingen van het reglement in die volgorde voor. Slechts in het onderhavige artikel was de volgorde «aan de scheepvaart deelnemen». Deze redactionele inconsequentie wordt thans opgeheven.

Art. 1.12, derde lid

In de redactie van deze bepaling is verzuimd te doen uitkomen dat de onderhavige verplichting evenzeer dient te gelden voor de schipper van een drijvend voorwerp. Zo ook art. 1.12, derde lid, van het Rijnvaartpolitie-reglement 1983 (RPR). Dit verzuim wordt thans hersteld.

Art. 2.02, derde lid

In dit lid wordt de kleinste categorie van kleine schepen (door spierkracht voortbewogen schepen en zeilschepen korter dan 7 m) uitgezonderd van de verplichting om de naam en de woonplaats van de eigenaar aan te brengen. De verplichting van het eerste lid onder a om de naam van het schip of de instelling te voeren bleef op deze kleine bootjes wel van toepassing.

Deze verplichting wordt thans niet geheel in overeenstemming met de realiteit geacht. Voor zeilplanken en dergelijke zal het meestal moeilijk uitvoerbaar en bovendien weinig zinvol zijn om een naam te voeren.

Het voeren van een naam is in het algemeen van belang opdat iedere verkeersdeelnemer ten opzichte van andere verkeersdeelnemers en toezichthoudende ambtenaren op enige afstand kan worden geïndividueeliseerd.

Voor de onderhavige kleine bootjes speelt dit echter in feite geen rol: de schipper zal steeds persoonlijk worden aangesproken. De iets grotere van deze jachtjes zullen overigens ook zonder reglementaire verplichting wel een naam voeren.

Er bestaat derhalve geen bezwaar tegen dat het eerste lid in zijn geheel niet op de kleinste categorie van toepassing is.

Art. 3.04, eerste lid (nieuw)

Deze nieuwe bepaling, die overeenkomt met art. 3.04, eerste lid RPR 1983, vormt een uitdrukkelijke erkenning van de reeds lang bestaande praktijk, waar inklapbare voorwerpen worden gebezigd, die op een afstand de vorm van een cylinder, een bol, een kegel of een ruit vertonen.

Deze voorwerpen bestaan over het algemeen uit twee vlakken die loodrecht op elkaar kunnen worden bevestigd en die, uiteengenomen, weinig plaats innemen.

Art. 3.08, eerste lid onder b

De verplichting dat de boordlichten tenminste 1 m achter het toplicht dienen te zijn geplaatst blijkt in de praktijk voor bepaalde schepen, met name sommige sleepboten, technisch op bezwaren te stuiten.

De bedoeling van deze eis was dat het uit nautisch oogpunt nuttig is wanneer toplicht en boordlichten op enige afstand van elkaar staan.

Hierdoor is het mogelijk te zien welke koers een schip voorligt. De minimale afstand van 1 m wordt thans echter niet zinvol geacht. Slechts bij een aanzienlijke horizontale afstand tussen toplicht en boordlichten wordt een nautisch nuttige informatie verkregen.

Deze eis, die werd overgenomen van het RPR, komt overigens in het herziene CEVNI niet meer voor: daar wordt slechts bepaald dat de boordlichten niet vóór het toplicht mogen staan.

Gemeend wordt dat deze verplichting niet uitdrukkelijk in het reglement behoeft te worden gesteld. De constructie van vrijwel alle typen schepen met een lengte van meer dan 20 m is zodanig dat aan deze voorwaarde wordt voldaan. In het geval van kleinere «grote» schepen, zoals sleepboten, waar een aanzienlijke horizontale afstand tussen toplicht en boordlichten toch niet zal worden gerealiseerd, zal een dergelijke verplichting uit nautisch oogpunt geen voordeel met zich brengen.

Art. 3.11, eerste lid onder b

In de redactie van de laatste volzin van deze bepaling draagt het woord «overigens» niets tot de betekenis hiervan bij. Het kan derhalve worden geschrapt.

Art. 3.12, vierde lid

De toevoeging van de onderhavige volzin is noodzakelijk om de lichtvoering van vissersschepen (zie art. 3.53) in overeenstemming met die overeenkomstig voorschrift 26 van de Zeeaanvaringsbepalingen (Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; Stb. 1976, 773; laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 11 april 1983, Stb. 178) te brengen.

Aangezien dit voorschrift 26 een uitputtende regeling bevat voor het voeren van tekens door vissersschepen en hierin het rode en het groene licht aan de top van de mast vermeld in voorschrift 25, litt. c., niet voorkomt, mogen deze lichten niet door vissersschepen worden gevoerd (voorschrift 26, litt. a). Het is, in navolging van de Zeeaanvaringsbepalingen, derhalve niet de bedoeling dat op de vaarwegen, waar het BPR van toepassing is, een vissersschip deze lichten voert.

Art. 3.53 BPR schrijft, anders dan genoemd voorschrift 26, alleen de bijkomende lichten voor. Het artikel laat de algemene navigatielichten onverkort. Op een zeilend vissersschip is art. 3.12 derhalve van toepassing. Voorzover deze algemene navigatielichten niet in voorschrift 26 voorkomen, dienen zij derhalve te worden verboden. Het verbod is gesteld op de voet van art. 3.08, zesde lid, waarin voor het motorvissersschip het toplicht van art. 3.08, eerste lid onder a, wordt verboden, welk algemene navigatielicht evenmin in voorschrift 26 voorkomt.

Art. 3.13, eerste lid onder b

Nu in art. 3.08, eerste lid onder b, de woorden «en tenminste 1 m daarachter» zijn geschrapt behoeft van deze verplichting niet langer een uitzondering ten behoeve van kleine motorschepen te worden gemaakt. De onderhavige volzin kan derhalve vervallen.

Art. 3.13, zevende lid (nieuw)

In de praktijk is gebleken dat op de Nederlandse vaarwegen waar veel betrekkelijk lage bruggen voorkomen, ook voor kleine schepen behoefte bestaat aan de mogelijkheid om de voorgeschreven lichten tijdens de doorvaart op een geringere hoogte te voeren. Deze mogelijkheid was voor «grote» schepen en samenstellen reeds voorzien. Zie de artt. 3.08, vierde lid, 3.09, vijfde lid, 3.10, derde lid, en 3.11, vierde lid. Deze ongelijkheid wordt door de nieuwe bepaling opgeheven.

Art. 3.20, derde lid

Een consequentie van het huidige voorschrift ten aanzien van de door een geformeerd duwstel te voeren ankerlichten is, met name indien het duwstel geheel of gedeeltelijk met zeeschipbakken is samengesteld, dat het totale aantal te voeren lichten onevenredig groot wordt. Zulks wordt in de praktijk als bezwaarlijk ervaren, temeer omdat dit grote aantal lichten geen extra informatie aan andere schepen verschaft welke tot de veiligheid van het scheepvaartverkeer bijdraagt.

De onderhavige wijziging heeft tot gevolg dat, wanneer een duwstel meer dan vier bakken bevat, niet meer dan vier ankerlichten op de bakken behoeven te worden gevoerd. De goede zeemanschap brengt in een dergelijk geval uiteraard wel mede dat deze vier lichten zodanig dienen te zijn geplaatst dat zij de omtrek van het duwstel goed aangeven.

Art. 3.25

Door de toevoeging van de onderhavige nieuwe alinea wordt voor stilliggende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen de vrijstelling van het voeren van stilliglichten op dezelfde wijze geregeld als voor stilliggende schepen reeds was geschied.

In het Rijnvaartpolitierglement, waarvan deze bepaling is overgenomen, is er kennelijk van uit gegaan dat op de Rijn dergelijke objecten steeds dienen te worden verlicht. Voor de BPR-wateren kan echter worden gesteld dat zij zich, evenzeer als schepen, in de in art. 3.20, vijfde lid, bedoelde situaties kunnen bevinden, en alsdan, evenmin als schepen, stilliglichten behoeven te voeren.

Art. 3.27

In de tekst van het huidige artikel was nog geen rekening gehouden met een wijziging van de overeenkomstige bepaling in het RPR 1983.

Voor de Rijn wordt het namelijk niet noodzakelijk geacht om voor vastgevaren of gezonken schepen een keuzemogelijkheid te laten bestaan ten aanzien van enerzijds de lichten voorgeschreven onder a en b en anderzijds de lichten voorgeschreven onder c en d van het eerste lid.

Gemeend wordt immers dat in het geval van vastgevaren of gezonken schepen er steeds aanleiding zal bestaan deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging te doen beschermen. Voor de scheepvaart heeft deze beperking tevens het praktisch nut dat voor dergelijke noodgevallen niet alle in het eerste lid genoemde lichten beschikbaar behoeven te zijn.

Door de wijzigingen wordt het artikel inhoudelijk geheel gelijk aan art. 3.27 RPR. In de redactie bestaan echter nog enige verschillen. Zo wordt thans in het eerste lid onder a en c het slotwoord «en» geschrapt, aangezien hieraan voor de betekenis van deze bepalingen geen toegevoegde waarde kan worden toegekend.

Art. 3.36a

Hetgeen bij art. 3.20, derde lid, ten aanzien van de door een geankerd duwstel te voeren ankerlichten is gesteld, geldt *mutatis mutandis* evenzeer voor de door een dergelijk duwstel des daags te voeren ankerbollen. Het onderhavige artikel is daarom op overeenkomstige wijze gewijzigd. Het aantal ballen kan echter nog kleiner zijn dan het aantal in totaal te voeren lichten. Terwijl het aantal lichten des nachts voldoende moet zijn om de omtrekken van het duwstel aan te geven, worden des daags de afmetingen van het duwstel voldoende duidelijk aangegeven door de voorzijde en de achterzijde van het duwstel door ankerbollen te markeren. Evenals ten aanzien van de lichten geldt deze uitzondering op de algemene regel slechts voor een geformeerd duwstel. Voor een verzameling geankerde duwbakken blijft gelden dat een ankerbol per bak dient te worden gevoerd.

De redactie is in overeenstemming met die van art. 3.20, derde lid. De woorden «andersoortig schip» zijn ontleend aan de definitie van duwstel in art. 1.01 onder d. De woorden «aan de buitenzijden» worden eveneens gebruikt in art. 3.09, derde en vierde lid.

Art. 3.41

Dit artikel is op overeenkomstige wijze gewijzigd als art. 3.27. Er wordt derhalve naar de toelichting bij dat artikel verwezen.

Art. 4.01, eerste lid onder a

De zinsnede in dit artikel die thans is vervallen betrof de typegoedkeuring van mechanische geluidsinstallaties. Deze type-goedkeuring was reeds voorzien in het Rijnvaartpolitiereglement 1970 (Stb. 1972, 48). Aan het voornemen tot regeling hiervan is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart echter geen uitvoering gegeven. In de overeenkomstige bepaling van het RPR 1983 was het vereiste van een type-goedgekeurde geluidsinstallatie niet langer opgenomen.

Bij de vaststelling van het BPR bestond nog onzekerheid over de bedoelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in deze. Thans lijkt het zeker te zijn dat voor de Rijn een dergelijke type-goedkeuring niet binnen afzienbare tijd zal worden ingevoerd. Zolang wat dit punt betreft geen internationale normstelling tot stand komt wordt het niet realistisch geacht voor de Nederlandse vaarwegen buiten de Rijn dergelijke normen te voorzien.

De veiligheid van de scheepvaart lijkt bij het achterwege blijven van deze type-goedkeuring overigens niet in gevaar te komen. Het reglement verplicht de schepen immers duidelijk herkenbare geluidsseinen te geven.

In het geval van een ondeugdelijke geluidsinstallatie zal het schip de betreffende bepalingen overtreden (art. 4.01, eerste lid, cq. art. 4.02).

Art. 4A.02, vierde lid

De huidige ontheffingsmogelijkheid van het vereiste van het hebben van een bochtaanwijzer die met name ten behoeve van schepen op de ruime wateren in het leven is geroepen, en waarbij dan wel het uitgerust zijn met «een ander daartoe bruikbaar middel» wordt verlangd, houdt geen rekening met niet-vrijvarende veerponten die gebruik willen maken van radar. Doordat de koers van deze schepen geheel door de kabel wordt bepaald heeft de uitrusting met een bochtaanwijzer uiteraard geen nut.

Zij dienen derhalve volledig van deze verplichting te worden vrijgesteld.

Art. 6.04a, tweede lid

De aan deze bepaling toegevoegde alinea is overgenomen van art. 6.04, derde lid, RPR 1983. In het RPR 1983 betrof dit een nieuw voorschrift dat tot doel heeft de zichtbaarheid van het blauwe bord te verbeteren. In de praktijk is inmiddels aangetoond dat dit extra voorschrift voor de uitvoering van het blauwe bord tot goede resultaten heeft geleid. Ook in het herziene CEVNI is deze alinea overgenomen. Er is dan ook alle aanleiding deze bepaling tevens in het BPR op te nemen.

Art. 6.04a, derde lid

De in het huidige derde lid vervatte verplichting dat een schip aan het hem kenbaar gemaakte verlangen tot een stuurboord op stuurboord passage moet voldoen en zulks onder meer kenbaar moet maken door eveneens het lichtblauwe bord en het witte heldere flikkerlicht te tonen heeft de consequentie dat ieder «groot» schip op de BPR-wateren in een dergelijke situatie kan komen te verkeren en derhalve met deze installatie dient te zijn uitgerust.

Anders dan op de rivieren (de Rijn, de Geldersche IJssel en de Maas), waar het varen met het blauwe bord de meest gebruikelijke wijze van

varen is, kan op de BPR-wateren die niet het typische rivier-karakter hebben de uitrusting hiermede in redelijkheid echter niet verplicht worden gesteld.

Allereerst zou een dergelijke verplichting bezwaarlijk kunnen gelden voor bepaalde categorieën schepen voor welke een dergelijke uitrusting praktisch niet uitvoerbaar zou zijn (onder andere zeeschepen).

Voorts is van belang dat de onderhavige manoeuvre een afwijking inhoudt van de hoofdregel bij uitwijken. Daarom is niet slechts het geven van een visueel teken voorgeschreven, maar is daarnaast het geven van een geluidssignaal onontbeerlijk. Dit geldt temeer wanneer een schip meerdere op tegengestelde koers naderende schepen stuurboord op stuurboord wil passeren en daartoe het blauwe bord blijft tonen (art. 6.04a, vijfde lid, laatste zinsnede); het is dan zeer noodzakelijk dat het schip het geluidssignaal aan elk op tegengestelde koers naderend schip geeft en het neemt elke onzekerheid weg dat ten opzichte van elk schip het voornemen stuurboord op stuurboord te passeren bestaat.

Hoewel gesteld moet worden dat voor de initiatiefnemer tot de stuurboord op stuurboord passage op deze wateren het tonen van het visuele teken eveneens onontbeerlijk is om deze manoeuvre in te leiden, brengt het overwegende belang van het geluidssignaal hierbij mede dat voor het schip dat aan het verlangen moet voldoen met het geluidssignaal kan worden volstaan indien het niet met de installatie voor het tonen van het visuele teken is uitgerust.

Het geven van het geluidssignaal en het inzetten van een duidelijke koers geeft in dat geval voldoende nautische informatie. Is dat schip echter wel met het blauwe bord uitgerust dan blijft het tonen daarvan uiteraard verplicht, omdat het niet antwoorden daarmee anders direct tot verwarring zou leiden.

Art. 6.05, vierde lid

De ingevoegde alinea inzake de uitvoering van de installatie voor het tonen van het lichtblauwe bord en het witte flikkerlicht is evenals in art. 6.04a, tweede lid, overgenomen van art. 6.04, derde lid, RPR 1983.

Art. 6.20, vierde lid

Het gebruik van het woord «getoond» in deze bepaling moest worden beschouwd als een inconsequente redactie.

In het reglement wordt het woord «tonen» slechts gebezigd in het geval van tekens die slechts gedurende een beperkte tijd moeten worden gevoerd. In andere gevallen pleegt het woord «voeren» te worden gebruikt. Deze inconsequentie wordt thans hersteld.

Art. 6.30, eerste lid

Gemeend wordt dat de verplichting om bij slecht zicht een uitkijk te plaatsen voor niet-vrijvarende veerponten in zijn algemeenheid een onevenredig zware eis vormt.

Hierbij speelt met name een rol de vraag of dergelijke veerponten steeds door één man kunnen worden gevoerd, dan wel dat, afhankelijk van de omstandigheden, een tweede man voor de vaart beschikbaar dient te zijn. Indien een dergelijke pont op radar vaart zal in veel gevallen deze tweede man niet noodzakelijk zijn. De radar dient voor deze schepen immers niet voor het bepalen van de koers doch slechts ter oriëntatie vóór de afvaart. Wordt tot de afvaart besloten dan heeft een uitkijk, gezien het feit dat de vaarweg wordt overgestoken, weinig zin. De noodzaak van de beoordeling van de ontheffing van de verplichting door de bevoegde autoriteit maakt het mogelijk rekening te houden met verschillende plaatselijke omstandigheden.

De wijziging is in overeenstemming met een advies terzake van de commissie Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW). Zie ook de wijziging van art. 6.32, tweede lid.

Art. 6.32, tweede lid

Voor deze wijziging gelden overeenkomstige overwegingen als voor die van art. 6.30, eerste lid.

Het beperkte gebruik van radar door veerschippers komt ook tot uitdrukking in het Reglement betreffende het verlenen van diploma's voor het voeren van een vaartuig met behulp van radar op de Rijn (Stb. 1965, 660) waarin de mogelijkheid is opgenomen aan schippers van veerponten een beperkt certificaat af te geven, nl. slechts voor een bepaald traject.

De thans in deze bepaling vervatte eis dat op een schip uitgerust met een zg. eenmansstuurstelling een tweede man aan boord beschikbaar moet zijn is zinvol te achten, aangezien de schipper tijdens de radarvaart een groot deel van zijn aandacht nodig heeft voor het op koers houden van het schip. De schipper van een niet-vrijvarende veerpont behoeft dit echter niet of nauwelijks te doen en wordt zoveel minder belast dat in vele gevallen tijdens het oversteken op de radar met een eenmansbediening van de pont zal kunnen worden volstaan.

Ook deze wijziging is in overeenstemming met een advies terzake van de commissie COVW.

Art. 6.32, vierde lid

In de redactie van de tekst na het tweede gedachtenstreepje draagt het woord «zomede» niets tot de betekenis van deze bepaling bij. Het woord kan derhalve vervallen.

DEEL II

Art. 1 (hoofdstuk 2)

In deze bepaling was onder meer «een groen krachtig licht» voorgescreven, welk sein was overgenomen van het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg (Stb. 1980, 476).

Inmiddels is echter gebleken dat de uitvoering van een groen licht, zodanig dat de lichtsterkte hiervan als «krachtig» zou kunnen worden gekwalificeerd, technisch niet mogelijk is.

Het is in dit geval derhalve slechts mogelijk een groen «helder» licht voor te schrijven.

Art. 5 (hoofdstuk 4)

In de inmiddels met de Tweede Kamer besproken Integrale Nota LPG wordt voorzien in een pakket van beleidsmaatregelen waaronder actiepunten voor het Westerscheldegebied.

Een daarvan is dat voorzien wordt in verbetering van het communicatiesysteem en van procedures van het uitvaren van binnenvaarttankers. In dit verband wordt thans formeel voorgescreven dat gastankers (vanuit Nederlandse havens) de Westerschelde alleen mogen invaren indien zij daarvoor toestemming hebben verkregen van de bevoegde autoriteit. Tot dusverre berusten deze procedures op afspraken. Teneinde gelijksoortige risico's zoveel mogelijk gelijk te behandelen is het voorschrift van toepassing op alle samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen en geldt het voor zee- en binnentankschepen. Aangezien het woord «tankschip» beide begrippen omvat behoeft dit niet in de tekst nader te worden aangegeven.

Artikel III

Dit artikel regelt het in werking treden van het onderhavige besluit.

Artikel IV

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes