



## 317

### **Besluit van 5 juli 1989, houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement en van enkele andere reglementen (Vierde 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 21 april 1989, nr. RVR 15373, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Overwegende dat de Scheepvaartverkeerswet bepaalt dat het stellen van regels als genoemd in artikel 4 van die wet kan geschieden op grond van de in artikel 3, eerste en tweede lid, genoemde belangen;

dat het wenselijk is gebleken dat deze ruimere belangenafweging van toepassing wordt verklaard op enkele artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement waarin regels met betrekking tot verkeerstekens worden gesteld;

dat het voorts wenselijk is in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en in het Binnenvaartpolitiereglement, alsmede in enkele andere reglementen noodzakelijke aanpassingen aan te brengen;

Gelet op de artikelen 4, 18 en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352);

De Raad van State gehoord (advies van 9 juni 1989, nr. W09.89.0210);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 juni 1989, nr. RVR 30502, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Aan het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682), laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 21 juli 1986 (Stb. 419), wordt een nieuw artikel 7a toegevoegd, luidende:

Overtreding van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement met uitzondering van de artikelen 1.01, 1.02, eerste, tweede en vierde lid, 1.19, eerste lid, 3.01, vijfde, zesde en zevende lid, 3.01a, 3.27, derde lid, 3.41, derde lid, 5.01 tot en met 5.04, 5.08, eerste lid, 6.01, eerste lid, 6.02, eerste lid, 6.29, eerste lid, en 6.32, eerste lid, van Deel I; van

Deel II: hoofdstuk 1, artikel 1, hoofdstuk 4, de artikelen 1 en 1a, dan wel overtreding van de aan ontheffingen verbonden voorschriften, vormt een strafbaar feit.

## ARTIKEL II

Het Binnenvaartpolitiereglement, vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682), laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 april 1987 (Stb. 255), wordt gewijzigd als volgt:

- A. Artikel 1.02, vierde lid, van Deel I komt te luiden:
4. Indien een stilliggend schip geen schipper heeft,
- a. is de eigenaar of de gebruiker, ieder afzonderlijk, verantwoordelijk voor de naleving van artikel 7.08;
- b. is de wachtsman bedoeld in artikel 7.08, eerste lid, dan wel de persoon die op grond van artikel 7.08, tweede lid, met het toezicht op het schip is belast verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 1.12, eerste en tweede lid, 1.13, 1.14, 1.15, 1.17, 3.01, vierde lid, 3.05, 3.06, 3.07, 3.20 tot en met 3.28, 3.36a tot en met 3.42, 3.43, tweede lid, 3.44, tweede lid, 3.47, tweede lid, 3.48, 4.05, tweede lid, 7.01, derde lid, 7.09, 7.10 en 7.11.;
- B. Aan artikel 1.07, tweede lid, van Deel I wordt een nieuwe alinea toegevoegd, luidende:
- Tijdens de vaart mag de lading het directe of indirecte uitzicht niet meer beperken dan tot 350 m voor het schip of het samenstel.;
- C. In artikel 1.12, derde lid, van Deel I wordt na het woord «schip» het woord «of» vervangen door een komma en wordt na de woorden «drijvend voorwerp» ingevoegd: of een drijvende inrichting;
- D. In artikel 1.13, eerste lid, van Deel I wordt na het woord «schip» een komma geplaatst en worden daarachter ingevoegd de woorden: een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;
- E. In artikel 1.15 van Deel I wordt telkens na het woord «schip» een komma geplaatst en worden daarachter ingevoegd de woorden: een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;
- F. Aan artikel 1.23 van Deel I wordt een nieuw derde lid toegevoegd, luidende:
3. Het is verboden een evenement, waarbij zich personen anders dan op een schip te water bevinden en waardoor hinder of gevaar voor het scheepvaartverkeer kan ontstaan, zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben.;
- G. In artikel 3.10, eerste lid, van Deel I
- wordt in onderdeel a, onder 2e, de puntkomma achter de woorden «bedoeld onder 1e» vervangen door een punt;
  - vervalt in onderdeel a het onder 3e;
  - vervalt in onderdeel c, onder 2e, de laatste volzin;
- H. In artikel 5.02, eerste lid, van Deel I wordt de zinsnede «In het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart op een vaarweg kan daarlangs» vervangen door de woorden:

Ten behoeve van de in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet vermelde belangen kan langs een vaarweg ....;

I. In artikel 5.04 van Deel I

wordt in de aanhef de zinsnede «In het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart op een vaarweg kan daarlangs» vervangen door de woorden: Ten behoeve van de in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet vermelde belangen kan langs een vaarweg...;

J. In artikel 6.07, derde lid, onderdeel c, van Deel I

– vervalt het woord «kleine»;  
– wordt aan dit onderdeel toegevoegd: Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.;

K. In artikel 6.10 van Deel I

– wordt het lid 1bis (oud) vernummerd tot 2 en worden de leden 2, 3, 4, 5, 6 en 7 (oud) vernummerd tot respectievelijk derde, vierde, vijfde, zesde, zevende en achtste lid;  
– komt de verwijzing in lid 8 (nieuw) te luiden: Het derde tot en met het zevende lid zijn niet van toepassing .....

L. In artikel 6.13, vierde lid, van Deel I

komt de tweede volzin te luiden: Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.;

M. In artikel 6.16, vijfde lid, van Deel I

komt de tweede volzin te luiden: Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste, het derde en het vierde lid van toepassing.;

N. In artikel 6.22, derde lid, van Deel I

vervalt de punt achter het woord «voert» en wordt daarachter toegevoegd: of langs een schip, zoals bedoeld in artikel 3.50, aan de zijde waar dat des nachts de twee rode lichten en des daags de twee zwarte bollen voert;

O. In artikel 6.26, tweede lid, van Deel I

vervallen de woorden: «op de oever getoonde»;

P. In artikel 6.28, eerste lid, van Deel I

vervallen de woorden: «op de oever getoonde»;

Q. In artikel 6.28, zesde lid, van Deel I

– wordt na de woorden «dan wel van andere schepen», het woord «of» vervangen door een komma;  
– wordt na de woorden «drijvende voorwerpen» ingevoegd: of drijvende inrichtingen;

R. Aan artikel 1 van hoofdstuk 3 van Deel II

– wordt een nieuw derde lid toegevoegd, luidende: 3. Op de gedeelten van de Maas en op de boventoeleidingskanalen, bedoeld in het eerste lid, moeten een afvarend schip en een opvarend schip, wanneer zij elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, de tekens tonen en de geluidssignalen geven, vermeld in artikel 6.05.;

– wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, luidende: 4. Artikel 6.30, vijfde lid, eerste volzin, is niet van toepassing.;

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

S. In bijlage 7, afdeling B «Gebodstekens», komt de naast de tekens B. 11 staande tekst te luiden: Verplichting gebruik te maken van marifoon overeenkomstig de daartoe bij algemene regeling vastgestelde voorschriften, dan wel zich te melden op het aangegeven marifoonkanaal.

### **ARTIKEL III**

In het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen (Stb. 1919, 765)<sup>1</sup> wordt na artikel 96 een artikel 97 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 97**

Overtreding van de artikelen 4, tweede lid, 5 tot en met 11, 12, eerste lid, 13, 14, 15, tweede lid, 16, 20, eerste en tweede lid, 21, 22, 23, tweede lid, 25, eerste en tweede lid, 26 tot en met 30, 32 tot en met 36, 38, 41, 44 tot en met 46, 48, 49, eerste lid, 50 tot en met 65, 66, derde lid, 67 tot en met 70, 71, derde lid, 72, eerste lid, 73, tweede lid, 74 tot en met 85, 87 tot en met 91 en 95 is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL IV**

In het Bijzonder reglement Noordhollandsch Kanaal (Stb. 1974, 37)<sup>1</sup> wordt na artikel 7 een artikel 8 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 8**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL V**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het Balgzandkanaal, vastgesteld bij koninklijk besluit van 31 juli 1930 (Stb. 352)<sup>1</sup>, wordt een artikel 11 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 11**

Overtreding van de artikelen 2 tot en met 8 is een strafbaar feit.

### **Artikel VI**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor de havens, sluisen, bruggen en andere werken, behorende tot den afsluitdijk van het IJsselmeer, vastgesteld bij koninklijk besluit van 2 maart 1936 (Stb. 566)<sup>1</sup>, wordt een artikel 12 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 12**

Overtreding van de artikelen 4, tweede lid, 7 tot en met 10 en 11, onder a, is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL VII**

In het Ankerreglement Krabbersgat (Stb. 1934, 35)<sup>1</sup> wordt na artikel 3 een artikel 4 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 4**

Overtreding van artikel 3 is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL VIII**

Aan het Reglement op het gebruik van de spoorweghaven te Enkhuizen met de daartoe behorende werken, vastgesteld bij koninklijk besluit van 24 november 1919 (Stb. 767)<sup>1</sup>, wordt een artikel 37 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 37**

Overtreding van de artikelen 2, tweede en derde lid, 5 tot en met 19, 21 tot en met 32, en 35, eerste lid, is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL IX**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor den Havenmond en de Oude haven te Stavoren, vastgesteld bij koninklijk besluit van 24 november 1919 (Stb. 768)<sup>1</sup>, wordt een artikel 5 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 5**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL X**

Aan het Reglement op het gebruik van de spoorweghaven te Stavoren met de daartoe behorende werken, vastgesteld bij koninklijk besluit van 24 november 1919 (Stb. 769)<sup>1</sup>, wordt een artikel 35 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 35**

Overtreding van de artikelen 2, tweede en derde lid, 4, 5, 6, 7, eerste lid, 8 tot en met 15, 17, 19 tot en met 30 en 33, eerste lid, is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XI**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor sluizen en beweegbare bruggen, onder beheer van het Rijk in de provincie Friesland, vastgesteld bij koninklijk besluit van 23 mei 1892 (Stb. 118)<sup>1</sup>, wordt een artikel 10 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 10**

Overtreding van de artikelen 2, tweede lid, 4, 5, 6 en 9, tweede, derde en vierde zinsnede, is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XII**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Dokkum naar het voormalig Gerben-Aller-verlaat aan het Kolonelsdiep met zijtak naar Kollum in de provincie Friesland, vastgesteld bij koninklijk besluit van 23 mei 1892 (Stb. 104)<sup>1</sup>, wordt een artikel 7 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 7**

Overtreding van de artikelen 4, vierde lid, en 5 is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XIII**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor de Drentsche Hoofdvaart en het Veenhuizer kanaal, vastgesteld bij koninklijk besluit van 13 februari 1934 (Stb. 53)<sup>1</sup>, wordt een artikel 11 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 11**

Overtreding van de artikelen 6, 7, 8 en 10, tweede lid, is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XIV**

In het Bijzonder reglement Meppelerdiep (Stb. 1973, 173)<sup>1</sup> wordt na artikel 4 een artikel 5 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XV**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor de rivier het Zwarte Water, vastgesteld bij koninklijk besluit van 8 februari 1897 (Stb. 65)<sup>1</sup>, wordt een artikel 6 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 6**

Overtreding van de artikelen 2 tot en met 5 is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XVI**

In het Bijzonder reglement Overijsselsche Vecht (Stb. 1978, 483)<sup>1</sup> wordt na artikel 3 een artikel 4 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 4**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XVII**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het kanaal Zutphen-Enschede en het zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 september 1938 (Stb. 578)<sup>1</sup>, wordt een artikel 10 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 10**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XVIII**

In het Bijzonder reglement kanaal Almelo-de Haandrik (Stb. 1971, 482)<sup>1</sup> wordt na artikel 6 een artikel 7 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 7**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XIX**

In het Bijzonder reglement kanaal van St. Andries (Stb. 1935, 240)<sup>1</sup> wordt na artikel 6 een artikel 7 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 7**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XX**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het Wilhelminakanaal met het zijkanaal naar de Mark, vastgesteld bij koninklijk besluit van 17 augustus 1916 (Stb. 402)<sup>1</sup>, wordt een artikel 10 toegevoegd, luidende:

### **Artikel 10**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXI**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het Nederlandsch gedeelte der Zuid-Willemsvaart en de gekanaliseerde Dieze, vastgesteld bij koninklijk besluit van 29 augustus 1924 (Stb. 432)<sup>1</sup>, wordt een artikel 18 toegevoegd, luidende:

### **Artikel 18**

Overtreding van de artikelen 9 tot en met 16 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXII**

In het Bijzonder reglement gekanaliseerde Maas beneden Maasbracht (Stb. 1937, 564)<sup>1</sup> wordt na artikel 15 een artikel 16 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 16**

Overtreding van de artikelen 4, vierde lid, 5, vierde lid, 6, tweede lid, 7, 8, 9, tweede en derde lid, 10, 11, 12, tweede en vierde lid, en 18 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXIII**

In het Bijzonder reglement Julianakanaal en Maas bij Maastricht (Stb. 1935, 295)<sup>1</sup> wordt na artikel 16 een artikel 17 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 17**

Overtreding van de artikelen 7, 9, 10, derde en vijfde lid, 11, 12, eerste, tweede en vierde lid, 13 tot en met 15 is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL XXIV**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor de Keulsche Vaart en de Vecht, beneden Weesp, vastgesteld bij koninklijk besluit van 14 februari 1919 (Stb. 37)<sup>1</sup>, wordt een artikel 13 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 13**

Overtreding van de artikelen 5, tweede lid, 7, tweede en vierde lid, en 10 is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL XXV**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Amsterdam naar de Merwede, vastgesteld bij koninklijk besluit van 8 oktober 1913 (Stb. 383)<sup>1</sup>, wordt een artikel 16 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 16**

Overtreding van de artikelen 2, 6, 7, 9 en 11 is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL XXVI**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het kanaal, uitgaande van het kanaal van Amsterdam naar de Merwede bij Schotdeuren, langs de Linge en door Gorinchem naar de Merwede, vastgesteld bij koninklijk besluit van 30 januari 1894 (Stb. 9)<sup>1</sup>, wordt een artikel 13 toegevoegd, luidende:

#### **Artikel 13**

Overtreding van de artikelen 6, eerste en derde lid, 7, derde lid, 10 en 11 bis is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL XXVII**

In het Bijzonder reglement Amsterdam-Rijn (Stb. 1982, 48)<sup>1</sup> wordt na artikel 12 een artikel 13 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 13**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

### **ARTIKEL XXVIII**

In het Bijzonder reglement Hollandsche IJssel (Stb. 1978, 710)<sup>1</sup> wordt na artikel 7 een artikel 8 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 8**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.



## **ARTIKEL XXIX**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor de Bergsche Maas en het Heusdensch kanaal, vastgesteld bij koninklijk besluit van 31 oktober 1894 (Stb. 170)<sup>1</sup>, wordt een artikel 13 toegevoegd, luidende:

### **Artikel 13**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXX**

In het Bijzonder reglement snelle motorboten Zwarte Meer (Stb. 1967, 359)<sup>1</sup> wordt na artikel 10 een artikel 11 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 11**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 10 van dit reglement is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXXI**

In het Bijzonder reglement snelle motorboten randmeren Flevoland, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 augustus 1971 (Stb. 563)<sup>1</sup> wordt na artikel 13 een artikel 14 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 14**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 7, 9 tot en met 11 en 13 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXXII**

In het Bijzonder reglement snelle motorboten Maas (Stb. 1973, 564)<sup>1</sup> wordt na artikel 12 een artikel 13 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 13**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 10 en 12 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXXIII**

In het Bijzonder reglement snelle motorboten Zuidwest-Nederland (Stb. 1973, 589)<sup>2</sup> wordt na artikel 12 een artikel 13 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 13**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 12 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XXXIV**

In het Reglement van Politie voor alle militaire sluizen en bruggen, met uitzondering van die in of over den gekanaliseerden Krommen Rijn, vastgesteld bij koninklijk besluit van 25 mei 1910 (Stb. 146)<sup>1</sup>, wordt na artikel 16 een artikel 17 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 17**

Overtreding van de artikelen 3, 4, 5, 8, 9, 11 en 12 is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XXXV**

In het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329)<sup>1</sup> wordt na artikel 4 een artikel 5 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5**

Overtreding van de bepalingen van dit reglement is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XXXVI**

In het Reglement van politie voor de veren over de Bergsche Maas (Stb. 1937, 563)<sup>1</sup> wordt na artikel 7 een artikel 8 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 8**

Overtreding van de artikelen 2 tot en met 6 is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XXXVII**

In het Baggerreglement (Stb. 1934, 562)<sup>1</sup> wordt na artikel 18 een artikel 19 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 19**

Overtreding van de artikelen 2, aanhef en onder ten eerste, ten tweede en ten derde, 3, 4, derde lid, 5, 6, 7, 9, 10, 11, derde lid, 12, 14, 15 en 16 is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XXXVIII**

In het Rijkszeeweringenreglement (Stb. 1937, 579 O)<sup>3</sup> wordt na artikel 6 een artikel 7 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 7**

Overtreding van de artikelen 2, 3, 4 en 5, tweede lid, is een strafbaar feit.

#### **ARTIKEL XXXIX**

In het Rijksrivierdijkenreglement (Stb. 1937, 576)<sup>1</sup> wordt na artikel 8 een artikel 9 ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 9**

Overtreding van de artikelen 2, 3, 4, tweede tot en met zesde lid, 5, 6, eerste lid, en 7, eerste lid, is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XL**

Aan het Reglement bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland (Stb. 1987, 373)<sup>4</sup> wordt een artikel 12 toegevoegd, luidende:

### **Artikel 12. Strafbepaling**

Overtreding van de artikelen 2, eerste lid, 3 tot en met 6, 7, eerste, tweede en derde lid, 8, 9 en 10 dan wel overtreding van de aan onthef-fingen verbonden voorschriften of beperkingen is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLI**

In het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg (Stb. 1980, 476)<sup>5</sup> wordt een artikel 49 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 49. Strafbare feiten**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 47 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLII**

In het Bijzonder reglement Noordzeekanaal 1933 (Stb. 1933, 23)<sup>1</sup> wordt een artikel 43 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 43**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 13, 14, zesde lid, 16 tot en met 19, 21 tot en met 26, 28 tot en met 40 en 42 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLIII**

In het Bijzonder reglement Rijkszeehavens Den Helder (Stb. 1979, 296)<sup>1</sup> wordt een artikel 14 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 14**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 11 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLIV**

In het Bijzonder reglement havens Oudeschild en Den Oever (Stb. 1972, 477)<sup>1</sup> wordt een artikel 8 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 8**

Overtreding van de artikelen 2 tot en met 7 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLV**

In het Bijzonder reglement havens Terschelling en Vlieland (Stb. 1972, 475)<sup>1</sup> wordt een artikel 12 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 12**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 11 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLVI**

Aan het Bijzonder reglement van politie voor het Nederlandsch gedeelte van het kanaal van Gent naar Ter Neuzen (Stb. 1912, 16)<sup>1</sup> wordt een artikel 26 toegevoegd, luidende:

### **Artikel 26**

Overtreding van de artikelen 3 tot en met 13 en 16 tot en met 23 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLVII**

In het Vaarreglement (Stb. 1965, 133)<sup>6</sup> wordt een artikel 49a ingevoegd, luidende:

### **Artikel 49a. Strafbare feiten**

Overtreding van de artikelen 3, 4, 6 tot en met 12, 14 tot en met 21, 23 tot en met 24d, 25 tot en met 28, 31, 32 en 34 tot en met 49 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLVIII**

In het Scheepvaartreglement Westerschelde (Stb. 1981, 620)<sup>1</sup> wordt een artikel 57 ingevoegd, luidende:

### **Artikel 57. Strafbare feiten**

Overtreding van de artikelen 3, 5 tot en met 10, 12 tot en met 21, 23 tot en met 31, 33 tot en met 36, 39, 41, 42 en 44 tot en met 55 is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL XLIX**

In het besluit van 4 augustus 1976 (Stb. 773)<sup>7</sup>, houdende vaststelling van Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, wordt een artikel 2a ingevoegd, luidende:

### **Artikel 2a**

Overtreding van de Voorschriften 5 tot en met 10, 12 tot en met 20, 22 tot en met 27, 29 tot en met 31 en 33 tot en met 37 van de in artikel 1 bedoelde bepalingen is een strafbaar feit.

## **ARTIKEL L**

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

## **ARTIKEL LI**

Dit besluit kan worden aangehaald als «Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitie reglement».

<sup>1</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 8 september 1986, Stb. 514

<sup>2</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 11 augustus 1988, Stb. 417

<sup>3</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 december 1988, Stb. 629

<sup>4</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 24 augustus 1988, Stb. 431

<sup>5</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 12 augustus 1988, Stb. 410

<sup>6</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983, Stb. 682

<sup>7</sup> Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 11 april 1983, Stb. 178

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.

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.

's-Gravenhage, 5 juli 1989

Beatrix

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

Uitgegeven de *zevenentwintigste* juli 1989

De Minister van Justitie a.i.,  
G. J. M. Braks

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

Met ingang van 1 september 1988 trad een aanzienlijk aantal bepalingen van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352) in werking (Stb. 1988, 389).

Ingevolge artikel 43 van deze wet werd hierbij ingetrokken de Wet van 15 april 1891 (Stb. 91), houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, terwijl tevens werd bepaald dat de krachtens die wet gestelde regels worden geacht te zijn gesteld krachtens de Scheepvaartverkeerswet. De bedoelde regels waarvoor de Scheepvaartverkeerswet derhalve thans de wettelijke basis verschaft zijn onder meer vervat in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en in het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682; laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 april 1987, Stb. 255 (het BPR)).

De strafbaarstelling van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement was tot aan de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet geregeld bij artikel 473 van het Wetboek van Strafrecht. Deze bepaling is ingevolge artikel 48, onder B, van de Scheepvaartverkeerswet vervallen. De strafbedreiging voor overtreding van de bepalingen van het BPR is thans geregeld bij artikel 31, derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Ingevolge het tiende lid van dat artikel vormt overtreding van krachtens de wet gestelde regels echter slechts een strafbaar feit voor zover dit in die regels uitdrukkelijk is bepaald. Hiertoe dient een nieuw artikel aan het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement te worden toegevoegd waarin wordt aangeduid ten aanzien van welke bepalingen van het BPR overtreding een strafbaar feit vormt.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat in sommige artikelen uitzonderingen zijn opgenomen die een strafuitsluitingsgrond bevatten. Omwille van de eenvoud zijn die bepalingen niet afzonderlijk uitgezonderd in de aanwijzing van de strafbare feiten. Het is gewenst van de gelegenheid gebruik te maken in de andere reglementen, die met ingang van 1 september 1988 ingevolge artikel 49, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet onder de werking van die wet zijn gebracht, eveneens de strafbaarstelling te regelen. De artikelen III tot en met XLIX van het onderhavige besluit strekken daartoe.

De belangen welke met het BPR beoogd werden te worden gediend zijn in artikel 1 van bedoeld vaststellingsbesluit beperkt geformuleerd als het voorkomen van aanvaring of aandrijving welke formulering overeenkomt met die van de wet van 15 april 1891. Het in hedendaagse termen geformuleerde BPR spreekt in dit verband van «de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart» (zie bijv. de artikelen 1.19, eerste lid, en 5.02, eerste lid). Nu ingevolge artikel 43 van de Scheepvaartverkeerswet het BPR geacht wordt te zijn vastgesteld onder meer ter uitvoering van artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet kan blijkens artikel 3 van de wet de reikwijdte van het BPR aanzienlijk worden verruimd.

De onderhavige wijziging van de artikelen 5.02 en 5.04 van het BPR beoogt de reikwijdte van deze regeling in overeenstemming te brengen met die van de Scheepvaartverkeerswet ten aanzien van het nemen van verkeersmaatregelen. Hierdoor ontstaan voor de beheerders van vaarwegen ruimere toepassingsmogelijkheden met name voor het plaatsen van verkeerstekens, waardoor aanvullende, nogal versnipperde reglementering in belangrijke mate kan worden teruggebracht. Dit heeft een sterke deregulerende werking. Voorts wordt handhaving vergemakkelijkt doordat plaatselijke geboden en verboden, die thans in velerlei

afzonderlijke strafbepalingen zijn vervat, eenduidig aan de verkeersdeelnemer kenbaar kunnen worden gemaakt middels de uniforme verkeers tekens die het BPR verschaft.

Voorts wordt op een enkel punt de toepasselijkheid van het BPR uitgebreid tot andere personen dan die welke zich op een schip te water bevinden. Zulks is mogelijk geworden door het van kracht worden van artikel 18 van de Scheepvaartverkeerswet. Dit betreft het verbod evenementen die de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaatsvinden. De uitbreiding in deze zin is gerealiseerd door de toevoeging aan artikel 1.23 van een derde lid.

Een andere belangrijke wijziging van het BPR die bij het onderhavige besluit wordt aangebracht betreft de navigatieverlichting van zesbaks-duwstellen.

Toen in 1986 een aanvang werd gemaakt met de proefperiode voor het varen met deze duwstellen die ofwel wat betreft de lengte ofwel wat betreft de breedte afwijken van vierbaks-duwstellen, werd in eerste instantie door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor de vaart op de Rijn benedenstrooms van Duisburg een bijzondere navigatieverlichting voor deze zesbaks-duwstellen voorgeschreven (zie het als tijdelijke wijziging van het Rijnvaartpolitierglement 1983 (Stb. 389) (RPR) daarin ingevoegde artikel 9.11, dat voor de Rijn in Nederland van kracht werd verklaard bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 8/1986 (Stcrt. 76)). Teneinde het BPR hiermede in overeenstemming te brengen werd vervolgens bij het Tweede wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement (Stb. 1986, 446) artikel 3.10 van dit reglement gewijzigd.

Inmiddels is, na de beëindiging van de bedoelde proefperiode, bepaald onder welke voorwaarden de vaart met zesbaks-duwstellen reglementair op het volledige hiervoor in aanmerking komende traject van Duitsland (Bad Salzig) naar Rotterdam kan worden toegelaten. De betreffende regeling is door de CCR voor de conventionele Rijn bij protocol 1988-I-32 in de vorm van een nieuw artikel 11.02, vijfde lid, RPR vastgesteld, welke tijdelijke wijziging op 1 oktober 1988 in werking is getreden en die voor de Rijn in Nederland van kracht is verklaard bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 6/1988 (Stcrt. 165). Voor de bij de Rijn aansluitende overige betrokken Nederlandse wateren werden in dit verband de Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland (Stb. 1987, 373) met de regeling van het RPR in overeenstemming gebracht (Stb. 1988, 431).

Bij de evaluatie van de bedoelde proefperiode is tevens het systeem van navigatieverlichting voor zesbaks-duwstellen betrokken. In dit verband is door de CCR thans bij protocol 1988-II-26 besloten tot een systeem dat enigszins afwijkt van het in 1986 voor het traject beneden Duisburg in het tijdelijke artikel 9.11 geïntroduceerde systeem. Bij genoemd protocol is artikel 9.11 ingetrokken en is een wijziging van artikel 3.10 vastgesteld waarmee een eenduidig systeem van navigatieverlichting voor het volledige traject van Bad Salzig tot Gorinchem wordt geboden. In overeenstemming met genoemd protocol zal de nieuwe regeling voor de Rijn van kracht worden vanaf 1 april 1989 als een tijdelijke wijziging van het RPR op grond van artikel 1.22, derde lid, van dat reglement. Voor de Rijn in Nederland is deze regeling van kracht verklaard bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 10/1988 (Stcrt. 1989, 13). De onderhavige wijziging van artikel 3.10 BPR bedoelt deze regeling met het overeenkomstig artikel van het RPR in overeenstemming te brengen.

Voorts is van deze gelegenheid gebruik gemaakt om in het BPR nog een aantal bepalingen aan te passen als gevolg van de evaluatie van dit reglement welke in overleg met de diensten, belast met het toezicht op de naleving van het BPR, en met de organisaties van het bedrijfsleven en de watersport wordt voortgezet. Dit proces van evaluatie heeft reeds geleid tot het Eerste wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1986, 419) en het Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1987, 255).

Deze wijzigingen hebben geen consequenties met betrekking tot de deregulering.

#### *Artikel I*

Dit artikel voegt in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) een nieuw artikel 7a in waarbij, zoals hierboven is vermeld de strafbaarstelling van de daarvoor in aanmerking komende bepalingen van het BPR dient te worden geregeld.

#### *Artikel II*

Het artikel stelt onder de punten A tot en met S de verschillende wijzigingen vast die in 17 artikelen en in de tekst bij een verkeersteken van het Binnenvaartpolitiereglement worden aangebracht. Voor de toelichting op de onderscheidene bepalingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze behandeling.

### **Toelichting bij de te wijzigen artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement en bij de gewijzigde tekst van verkeersteken B.11**

#### *Artikel 1.02, vierde lid*

De wijziging van dit lid betreft in de eerste plaats een uitbreiding van de verantwoordelijkheden van de wachtsman of andere toezichthoudende persoon (artikel 7.08) met enkele bepalingen van het BPR waarvan wordt gemeend dat de zorg voor de naleving daarvan zeer wel aan hen kan worden opgedragen. Het betreft de artikelen 1.13, tweede lid (kennisgeving van verplaatsing of beschadiging van verkeerstekens), 1.14 (kennisgeving van beschadiging van kunstwerken) en 1.17 (kennisgeving van vastvaren of zinken; plicht tot toezicht en waarschuwen scheepvaart).

De regeling van de verantwoordelijkheden van de wachtsman of andere toezichthoudende persoon wordt in het vierde lid thans opgenomen in het gedeelte onder littera b. Een nieuwe bepaling die in het vierde lid thans als littera a wordt opgenomen strekt ertoe te voorzien in het de laatste jaren veel voorkomende euvel van schepen, voornamelijk duwbakken, die stilliggen zonder enig toezicht daarop. Dit betekent dat een wachtsman of een andere persoon die voor de naleving van een aantal nautische voorschriften verantwoordelijk kan worden gesteld ontbreekt. Met name zal dit tot gevolg hebben dat deze schepen niet de vereiste lichten en dagtekens voeren, waarbij vooral het ontbreken van de voor het ligplaats nemen des nachts voorgeschreven lichten de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan brengen. Het betreft in deze gevallen de naleving van artikel 7.08 waarvoor thans slechts de schipper, en meestal degene die laatstelijk de schipper was, verantwoordelijk is. Deze verantwoordelijkheid volgt uit artikel 1.02, tweede lid. Aangezien het hier meestal de schipper van het duwstel betreft waarvan laatstelijk de duwbak deel uitmaakte is deze in de praktijk moeilijk te achterhalen. Ingeval van overtreding van het BPR blijft vervolging door het openbaar ministerie dan ook als regel achterwege. Mitsdien ontbeert in de praktijk de verplichting tot naleving van artikel 7.08 een sanctie, waarmee aan de betekenis van deze bepaling ernstig afbreuk wordt gedaan. In het nieuwe vierde lid, onder a, wordt thans



naast de (laatste) schipper, die ingevolge het tweede lid reeds hiervoor verantwoordelijk is, de eigenaar of de gebruiker van het stilliggende schip voor de naleving van artikel 7.08 verantwoordelijk gesteld. Sinds de inwerkingtreding van de Scheepvaartverkeerswet is op grond van artikel 4, tweede lid, onder c, de mogelijkheid geopend om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot verplichtingen van andere personen dan verkeersdeelnemers of andere personen aan boord van schepen, met betrekking tot het deelnemen aan het scheepvaartverkeer. Door de onderhavige wijziging is het aldus mogelijk geworden om de bovenbedoelde personen strafrechtelijk verantwoordelijk te stellen voor de naleving van artikel 7.08.

*Artikel 1.07, tweede lid*

Aan de bepaling dat door de wijze van belading de stabiliteit van het schip niet in gevaar mag worden gebracht wordt thans de norm toegevoegd inhoudende dat door de lading het directe of indirecte uitzicht vanuit de stuurhut niet meer mag worden beperkt dan tot 350 m voor de boeg van het schip of het samenstel. Deze norm is aanvaard voor de Rijnvaart en door de CCR in de overeenkomstige bepaling van het RPR vastgesteld bij protocol 1986-II-26. Voor de Rijn in Nederland is deze wijziging van kracht verklaard bij Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 1/1987. De norm is inmiddels ook in het Europese CEVNI (Code européenne des voies de navigation intérieure; resolutie no. 24 van de werkgroep voor het vervoer over de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties; VN-document TRANS/SC3/115, gewijzigd bij doc. TRANS/SC3/115/Add. 1 (CEVNI) opgenomen.

*Artikel 1.12, derde lid*

In dit lid wordt de verplichte kennisgeving van het verlies van voorwerpen waardoor een belemmering of gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan uitgebreid tot de persoon die de leiding heeft over een drijvende inrichting. In de praktijk is gebleken dat bij voorbeeld vanaf drijvende pakhuisen wel eens vaten, kisten of containers te water geraken. Ook in die gevallen dient derhalve een reglementaire meldingsplicht te bestaan.

*Artikel 1.13, eerste lid*

Het verbod om verkeerstekens te gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen enz. wordt uitgebreid ten aanzien van drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen. In de praktijk is gebleken dat ook vloten e.d. wel eens aan een verkeersteken worden afgemeerd. Het verbod dient uiteraard ook dan te gelden.

*Artikel 1.15*

Nadat in de praktijk is gebleken dat, behalve vanaf schepen, ook vanaf drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen wel eens voorwerpen of stoffen die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen te water geraken, wordt het zinvol geacht het verbod van het eerste lid van dit artikel tot die gevallen uit te breiden. Hetzelfde geldt voor de in het tweede lid bedoelde kennisgeving van onopzettelijk te water geraken van dergelijke stoffen of voorwerpen.

*Artikel 1.23, derde lid (nieuw)*

Zoals hierboven is vermeld maakt artikel 18 van de Scheepvaartverkeerswet het in beginsel mogelijk om bepalingen van het BPR toe te passen op andere personen dan die welke zich op een schip te water bevinden. In het kader van het in de hand houden van evenementen kan daarbij worden gedacht aan zwemwedstrijden e.d. Het wordt wenselijk

geacht om ook dergelijke evenementen thans reeds van een vergunning van de betrokken bevoegde autoriteit afhankelijk te kunnen stellen indien daardoor de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kan worden gebracht. Omdat de diversiteit van evenementen waarop het derde lid aldus van toepassing wordt betrekkelijk groot is, wordt het niet nodig geacht om het eerste lid eenzelfde uitbreiding te doen ondergaan. De daar bedoelde meldingsplicht zou anders gaan gelden voor tal van evenementen (bij voorbeeld op langs de oever gemeerde drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen dan wel op wateren waar de scheepvaart van het gebeurde geen enkele hinder ondervindt) in het geval waarvan een dergelijke melding geen zin zou hebben.

*Artikel 3.10, eerste lid*

Zoals reeds hierboven is vermeld betreft deze wijziging een vervanging van de tijdelijke regeling van de navigatieverlichting van zesbaks-duwstellen door een definitieve regeling. Hierbij wordt de nieuwe regeling van de overeenkomstige bepaling in het RPR, zoals deze door de CCR bij protocol 1988-II-26 is vastgesteld overgenomen.

De tijdelijke regeling die tijdens de proefperiode voor het varen met zesbaks-duwstellen voor een veilige verkeersafwikkeling noodzakelijk werd geacht ging uit van extra eisen terzake van de herkenbaarheid van zowel de lange als de brede formatie en zowel bij het ontmoeten als bij het oplopen. Bij het ontmoeten diende de lange formatie afzonderlijk herkenbaar te zijn door de vier toplichten in de vorm van een ruit op de meest bakboordse duwbak in plaats van de drie in de vorm van een driehoek. Op grond van de proefperiode wordt geoordeeld dat de bijzondere lengte van de formatie genoegzaam herkenbaar is door de grotere afstand tussen de voor alle duwstellen voorgeschreven toplichten en de boordlichten. De brede formatie is in het vooraanzicht herkenbaar door het extra toplicht op de meest stuurboordse bak. Voor wat betreft de toplichten behoeft derhalve geen extra licht te worden voorgeschreven. Het eerste lid, onder a.3e, van dit artikel kan daarom vervallen. Bij het oplopen werd het in de tijdelijke regeling noodzakelijk geacht om uit de heklichten te kunnen opmaken of men met een zesbak-duwstel in de lange of in de brede formatie te doen had. Dit werd hoofdzakelijk bereikt door het voorschrijven van een extra (vierde) heklicht boven het middelste van de voor andere duwstellen voorgeschreven heklichten. Voorts werd het voor de brede formatie noodzakelijk geacht om de heklichten bedoeld in artikel 3.10, eerste lid onder c.2e, te voeren ook indien de achterste duwbakken aan de buitenzijden niet over de volle breedte zichtbaar zijn. Wat het laatstbedoelde heklicht betreft werd na de proefperiode geoordeeld dat hieraan in normale gevallen geen behoefte bestaat en dat de toepassing van dit extra heklicht beperkt dient te blijven tot de gevallen waarin een der achterste bakken wel over de volle breedte uitsteekt. De ter gelegenheid van de proefperiode aan dit onderdeel toegevoegde laatste volzin kan thans daarom weer vervallen. Tijdens de proefperiode werd wel de behoefte aangetoond om van achteren uit gezien een zesbaks-duwstel afzonderlijk te kunnen herkennen. Het vierde heklicht op de duwboot bedoeld in het eerste lid, onder c.3e, wordt hiertoe bevredigend geacht. Dit onderdeel blijft in de definitieve regeling derhalve bestaan als enige bijzonderheid in de navigatieverlichting voor zesbaks-duwstellen.

*Artikel 5.02, eerste lid, en artikel 5.04*

Zoals hierboven in algemene zin reeds uiteengezet heeft de gewijzigde redactie van deze bepalingen ten doel de beheerder van een vaarweg het middel te verschaffen een verkeersteken langs deze vaarweg aan te brengen anders dan in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart.

Door de verwijzing in de nieuwe redactie naar de belangen genoemd in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet wordt het thans derhalve mogelijk verkeerstekens te plaatsen ten behoeve van:

- a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
- b. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- c. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

Ingevolge het tweede lid van genoemd wetsartikel kan het plaatsen van verkeerstekens ter bescherming van een der genoemde belangen mede geschieden in het belang van het voorkomen of beperken van:

- a. hinder of gevaar door het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
- b. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

#### *Artikel 6.07, derde lid onder c*

Deze wijziging is een gevolg van de wijzigingen die bij het Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement reeds zijn aangebracht in de artikelen 3.30, 6.03a, derde lid, 6.04, derde lid, en 6.10, lid 1bis. Door deze wijzigingen werd een aantal gedragsregels die aanvankelijk slechts tussen kleine zeilschepen onderling golden ook van toepassing tussen «grote» zeilschepen onderling. De boven deze gedragsregels uitgaande verplichting van het kleine zeilschip om te wijken voor een «groot» schip bleef hierbij gehandhaafd. Ter gelegenheid van deze wijzigingen is verzuimd een overeenkomstige wijziging in de onderhavige bepaling aan te brengen. Dit verzuim wordt hiermede hersteld.

#### *Artikel 6.10*

In de nummering van de leden van dit artikel was, teneinde zoveel mogelijk de uniforme nummering van het CEVNI aan te houden, het feitelijk tweede lid aanvankelijk genummerd: 1bis. Een overeenkomstig lid is inmiddels ook in het CEVNI ingevoegd terwijl bij die gelegenheid tevens een vernummering van de leden van het uniforme Europese artikel plaatsvond. De bepaling in het BPR kan hiermede thans in overeenstemming worden gebracht.

#### *Artikel 6.13, vierde lid*

In deze bepaling wordt thans slechts het eerste lid van artikel 6.13 van toepassing verklaard tussen kleine schepen onderling. Dit lid bevat de verplichting van het schip dat wil keren om zich ervan te vergewissen dat deze manoeuvre zonder gevaar kan geschieden en dat de doorgaande scheepvaart niet wordt genoodzaakt koers of snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen. Deze bepaling houdt echter tevens een recht in van het schip dat wil keren om medewerking van de doorgaande scheepvaart, als omschreven in het derde lid, te vragen. Het is nu niet logisch om in het geval van kleine schepen enerzijds wel de verplichting en het recht voorzien in het eerste lid vast te stellen, doch niet de verplichting van tot de doorgaande scheepvaart behorende kleine schepen om de nodige medewerking te verlenen.

Tussen «grote» schepen onderling is door het gebruik van het woord «dan» in het derde lid een verband gelegd tussen dit lid en de verplichting om geluidssignalen te geven als voorzien in het tweede lid. Terwijl het niet opportuun wordt geacht om ook het tweede lid op het gedrag tussen kleine schepen onderling van toepassing te verklaren wordt door de beoogde toepassing van het derde lid, het samenspel van deze categorie het beschreven onlogische element weggenomen.

*Artikel 6.16, vijfde lid*

De onderhavige wijziging beoogt voor het samenspel bij het uit- of invaren van havens en nevenvaarwateren door kleine schepen ten opzichte van andere kleine schepen in doorgaande vaart op het hoofdvaarwater een zelfde vervolmaking als hierboven in verband met de wijziging van artikel 6.13, vierde lid, is vermeld. In dit verband moge naar de toelichting bij die wijziging worden verwezen.

*Artikel 6.22, derde lid*

In deze bepaling is de gedragsregel opgenomen voor het voorbijvaren van drijvende werktuigen en andere schepen die een obstakel in het vaarwater vormen, bedoeld in de artikelen 3.27 en 3.41. Tot dusver was verzuimd een overeenkomstige gedragsregel op te nemen voor het voorbijvaren van schepen die niet stilliggend een obstakel vormen maar die dat varend doen: de in artikel 3.50 bedoelde beperkt manoeuvreerbare schepen. De thans voorziene aanvulling stelt een dergelijke gedragsregel vast door het voorbijvaren van beperkt manoeuvreerbare schepen aan de zijde waar deze des nachts twee rode lichten onder elkaar of des daags twee zwarte bollen onder elkaar voeren te verbieden.

*Artikel 6.26, tweede lid*

De woorden «op de oever getoonde» in deze bepaling hebben ofwel geen betekenis doordat ze niets toevoegen aan de geldingskracht van de betreffende verkeerstekens ofwel doen zij hieraan schijnbaar afbreuk aangezien deze borden ook wel op andere plaatsen dan op de oever worden toegepast. Zij dienen derhalve te vervallen.

*Artikel 6.28, eerste lid*

Zie de toelichting bij de wijziging van artikel 6.26, tweede lid.

*Artikel 6.28, zesde lid*

Aangezien drijvende inrichtingen wel eens worden geschut dienen ook zij daarbij te worden beschermd tegen beschadiging door invarende schepen. De toevoeging in de onderhavige bepaling beoogt hierin te voorzien. Vergelijk ook het zevende lid waarin er van wordt uitgegaan dat zich in een sluiskolk drijvende inrichtingen kunnen bevinden.

*Artikel 1 (Hoofdstuk 3 van Deel II)*

Het onderwerpelijk artikel 1 bevat voor de daarin vermelde gedeelten van de Maas en de boventoeleidingskanalen naar de sluizen een bijzondere regeling ten opzichte van de algemene voor de gehele Maas geldende regeling van artikel 6.05. Deze bijzondere regeling wijkt in tweeërlei opzicht af van die algemene regeling. In de eerste plaats wordt in artikel 6.05 aan de elkaar naderende schepen zelf overgelaten welke koers zij willen houden. Daarentegen wordt in het onderwerpelijk artikel 1 de door de schepen te volgen koers dwingend voorgeschreven. In de tweede plaats wordt in artikel 6.05 aan het opvarende schip de keus gelaten hetzij aan bakboord hetzij aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrij te laten en moet laatstvermeld schip deze weg volgen. Daarentegen wordt bij artikel 1 aan het afvarende schip de te volgen koers reglementair voorgeschreven en moet het opvarende schip aan dat schip de nodige ruimte laten. Vanwege deze voor de onderhavige gedeelten van de Maas en de boventoeleidingskanalen geldende bijzondere regeling blijft aldaar artikel 6.05 buiten toepassing. Niettemin is het gewenst, dat ook op deze gedeelten van de Maas en op de boventoeleidingskanalen, hoewel aldaar de koers reglementair is voorgeschreven, schepen die elkaar op tegengestelde koersen naderen, zó, dat

gevaar voor aanvaring bestaat, de tekens tonen en de seinen geven, welke overigens voor de Maas bij artikel 6.05 worden vermeld. Zonder zodanige tekens en seinen immers zou er onzekerheid bestaan, m.n. voor een opvarend schip – welk schip, anders dan volgens artikel 6.05, hier niet het initiatief mag nemen om deze onzekerheid op te heffen – of het naderende afvarende schip wel het onderwerpelijk artikel 1 zal naleven (behalve m.b.t. de sluis bij Grave), zodat de beide schepen elkaar stuurboord op stuurboord zullen voorbijvaren, dan wel met overtreding van dit artikel 1 de zijde van het vaarwater aan stuurboord zal houden, zodat de beide schepen elkaar bakboord op bakboord zullen voorbijvaren.

Teneinde het ontstaan van zodanige onzekerheid te voorkomen tonen de elkaar op tegengestelde koersen naderende schepen reeds thans op grond van goede zeemanschap (artikel 1.04) die tekens en geven zij die geluidsseinen. Het derde lid legaliseert deze praktijk.

Voorts wordt aan dit artikel een nieuw vierde lid toegevoegd waarmede de gelding van het artikel tijdens slecht zicht wordt verduidelijkt. Ingevolge artikel 6.30, vijfde lid, eerste volzin, zou immers een afvarend schip, dat tijdens slecht zicht de betreffende boventoeleidingskanalen zou willen invaren, verplicht zijn zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord te houden. Zulks is echter nimmer de bedoeling geweest en zou in strijd zijn met een veilige praktijk bij het bevaren van de onderhavige boventoeleidingskanalen. In de gevallen dat de afvaart de langs de linkeroever gelegen boventoeleidingskanalen invaart is het onder alle omstandigheden van belang dat hierbij zoveel mogelijk de linkeroever wordt aangehouden om te vermijden dat de betrokken schepen de invaart naar de sluis zouden missen en per ongeluk op de stuw zouden afvaren. Bij het voorbijvaren op tegengestelde koersen wordt hierbij steeds, en dus ook bij slecht zicht, van het blauwe bord gebruik gemaakt. Zulks wordt thans dus als bijzondere regeling ten opzichte van artikel 6.05 bij het nieuwe derde lid voor alle omstandigheden geregeld.

Aangezien het oude derde lid een begripsbepaling bevat dient dit te worden vernummerd tot vijfde lid.

#### *Teken B.11 (Bijlage 7)*

Bij het Derde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement werd aan het uniforme stelsel van verkeerstekens het teken B.11 toegevoegd. Van het nieuwe teken waren hierbij twee versies met verschillende betekenis, te weten: a. (de versie zonder vermelding van een marifoonkanaal *in* het teken) Verplichting gebruik te maken van marifoon overeenkomstig de daartoe bij algemene regeling vastgestelde voorschriften, en b. (de versie met vermelding *in* het teken van het marifoonkanaal) Verplichting zich te melden op het aangegeven marifoonkanaal. Deze onderverdeling in a en b heeft derhalve tot gevolg dat de versie b slechts zou kunnen worden toegepast in gevallen waarin uitsluitend een meldingsplicht wordt geëist.

Sinds enige tijd zijn in het belang van de scheepvaart op enkele drukke vaarwegen marifoonblokgebieden ingesteld. In deze gebieden is een bijzonder marifoongebruik geregeld dat een meldplicht aan de betrokken verkeerspost kan inhouden danwel een uitluisterplicht of een combinatie van beide. Tevens kan een bijzonder marifoongebruik tussen schepen onderling geregeld zijn. Zie bijv. de artikelen 14 en 14a van het Besluit schepen met marifoon en radar (Besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 23 maart 1984, Stcrt. 1984, nr. 75, als gewijzigd bij besluit van 12 april 1988, Stcrt. nr. 78).

Bij toepassing van teken B.11 voor deze blokgebieden bestaat nu de behoefte het blokkanaal in het teken binnen de rode rand te vermelden ook in gevallen dat niet uitsluitend een meldingsplicht bestaat. Deze toepassing houdt verband met een betere zichtbaarheid voor de scheepvaart van een vermelding in het teken zelf boven vermelding op een

onderbord. De onderverdeling in a en b voor wat betreft dit teken wordt derhalve als onnodig beperkend ervaren. De in de bijlage 7 vermelde tekst bij teken B.11 wordt thans in die zin aangepast dat aan beide versies van het teken dezelfde betekenis wordt toegekend zodat een keuzemogelijkheid voor de toepassing ervan ontstaat. De vermelding van het teken in de bijlage 7 komt aldus overeen met die in het CEVNI waarin teken B.11 thans ook is opgenomen.

*Artikel L*

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

*Artikel LI*

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

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