

VASTSTELLINGSBESLUIT BINNENVAARTPOLITIËREGLEMENT

Besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 1983, 682)

tot vaststelling van een reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan (Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement).

- *Besluit 21-08-1986 (1e wijz. BPR; Stb. 1986, 419); inw. 17-08-1986*
- *Besluit 14-08-1986 (2e wijz. BPR; Stb. 1986, 446); inw. 13-09-1986*
- *Besluit 23-04-1987 (3e wijz. BPR; Stb. 1987, 255); inw. 11-07-1987*
- *Besluit 05-07-1989 (4e wijz. BPR; Stb. 1989, 317); inw. 29-07-1989*
- *Besluit 02-04-1991 (5e wijz. BPR; Stb. 1991, 186); inw. 04-05-1991*
- *Besluit 03-07-1992 (6e wijz. BPR; Stb. 1992, 393); inw. 01-10-1992*
- *Besluit 13-12-1993 (BABS; Stb. 1993, 677 en 729 i.v.m. 693); inw. 01-01-1994*
- *Besluit 07-04-1994 (Politiewet; Stb. 1994, 265 i.v.m. 1993, 725 en 1994, 27); inw. 01-04-1994*
- *Besluit 17-08-1995 (Besluit informatieverstrekking; Stb. 1995, 398); inw. 13-09-1995*
- *Besluit 01-09-1995 (7e wijz. BPR; Stb. 1995, 437); inw. 01-10-1995*
- *Besluit 18-04-1997 (STZ; Stb. 1996, 170 en 1997, 165); inw. 29-03-1996*
Opnieuw geplaatst in Stb. 1996, 250
- *Besluit 17-12-1997 (3e tranche Awb; Stb. 1997, 726 i.v.m. 581); inw. 01-01-1998*
- *Besluit 20-06-2000 (8e wijz. BPR; Stb. 2000, 276); inw. 07-07-2000*
- *Besluit 04-12-2000 (wijz. BPR; Stb. 2000, 541); inw. 20-12-2000*
- *Besluit 27-08-2004 (impl. 2002/59/EG; Stb. 2004, 437 i.v.m. 551); inw. 29-10-2004*
- *Besluit 17-11-2004 (9e wijz. BPR; Stb. 2004, 603); inw. 01-12-2004*
- *Besluit 27-08-2004 (impl. 2002/59/EG; Stb. 2004, 437, i.v.m. 2004, 603); inw. 01-12-2004*
- *Besluit 24-10-2005 (dualisering; Stb. 2005, 574 i.v.m. 2006, 109); inw. 08-03-2005*
- *Besluit 10-03-2008 (PRR; Stb. 2008, 86); inw. 01-04-2008*
- *Besluit 15-07-2008 (wijz. RPR/ROSR; Stb. 2008, 328); inw. 01-09-2008*
- *Besluit 18-03-2009 (BVB; Stb. 2009, 164); inw. 01-07-2009*
- *Besluit 20-09-2010 (wijz. BPR e.a.; Stb. 2010, 748) inw. 25-05-2011; Stb. 2011, 241*
- *Besluit 23-08-2011 (Stb. 2011, 435); inw. 01-07-2011*
- *Besluit 405012 (melding gegevens scheepvaart); Stb. 2012, 211*
- *Besluit 11-8-2012 (reparatiebesluit; Stb. 2012, 424)*
- *Besluit 14-10-2015 (Stb. 2015, 395); inw. 01-01-2016 (Stb. 2015, 518 van 13 januari 2015)*

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 5 april 1983, nr. RRV 16 895, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken, mede namens Onze Minister van Justitie;

Overwegende, dat de ontwikkelingen in het scheepvaartverkeer en het streven te komen tot een uniform stelsel van verkeersregels en verkeerstekens voor de vaarwegen in Europa het wenselijk maken de bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, te herzien;

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;

(de Wet van 15 april 1891 Stb. 91 is vervangen door de [Scheepvaartverkeerswet](#))

De Raad van State gehoord (advies van 7 september 1983, nr. W09.83.0219/08.3.35);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 oktober 1983, nr. RRV 54005, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Justitie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Art. 1; Besluit vaststelling BPR

Vastgesteld wordt een reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, met de daarbij behorende bijlagen, dat is gevoegd bij dit besluit, en dat wordt aangehaald als «Binnenvaartpolitierglement.

Art. 1a; Wijziging richtlijn nr. 2002/59/EG

Een wijziging van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208), gaat voor de toepassing van het Binnenvaartpolitierglement gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Art. 2; BPR gebied

1. Het Binnenvaartpolitierglement geldt op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan, met uitzondering van:

- a. de BovenRijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de NederRijn en de Lek;
- b. de aan de onder a genoemde vaarwegen gelegen havens, laad en losplaatsen en recreatieplassen, met uitzondering van de voorhavens van sluizen;
- c. de Westerschelde met haar mondingen;
- d. het Kanaal van Terneuzen met de buitenvoorhavens te Terneuzen;
- e. de Eemsmonding, zoals bedoeld in het EemsDollardverdrag;
- f. de Nederlandse gedeelten van de gemeenschappelijke Maas; en
- g. de zeewaarts van de in het tweede lid vermelde lijn gelegen wateren.

2. De in het eerste lid bedoelde lijn is de langs de Nederlandse kust gaande lijn, die loopt van: het snijpunt van de breedtecirkel 53°26'.5 N met de Duitse kust ter plaatse van Upleward, vandaar naar het punt met de coördinaten 53°26'.5 N en 006°55'.9 E, vandaar naar een punt gelegen 25 meter westelijk van de kop van de strekdam van Borkum, vandaar via de noordelijkste punten van Rottumeroog, Rottumerplaat en de zandplaat Simonszand, naar het oostelijkste punt van Schiermonnikoog, en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van Schiermonnikoog,

vandaar naar het noordelijkste punt van de zandplaat Het Rif,
vandaar naar het oostelijkste punt van Ameland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
vandaar naar het oostelijkste punt van Terschelling en voorts langs de noordelijke kustlijn naar het westelijkste punt van dit eiland,
vandaar naar het noordelijkste punt van Vlieland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
vandaar naar het noordelijkste punt van Texel en voorts langs de westelijke kust tot het snijpunt van de kustlijn en de lijn tussen het Loodsmansduin te Texel, met de coördinaten 53°01'.3 N en 004°43'.7 E, en het punt met de coördinaten 52°58'.4 N en 004°39'.4 E, op het eiland Noorderhaaks,
vandaar naar het punt met de coördinaten 52°58'.4 N en 004°39'.4 E,
vandaar naar de NoordHollandse kust ter hoogte van de vuurtoren Kijkduin bij Den Helder en voorts langs de kust van Noord en ZuidHolland, waarbinnen zijn begrepen de hoofden van IJmuiden, Scheveningen en Hoek van Holland, tot aan de Haringvlietdam,
vandaar langs de zeezijde van deze dam en de zeezijde van de buitenhaven van Stellendam, naar Goeree en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de Brouwersdam,
vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Schouwen en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de afsluiting in de Oosterschelde,
vandaar langs de zeezijde van deze afsluiting, over de havenhoofden van de vluchthaven Neeltje Jans en de Noordland Buitenhaven, Roompotsluis, naar NoordBeveland en voorts langs de kustlijn hiervan naar de Veersedam,
vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Walcheren en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de lichtopstand de Nolle, met de coördinaten 51°26'.9 N en 003°33'.1 E, bij Vlissingen,
vandaar naar de lichtopstand Nieuwe Sluis, met de coördinaten 51°24'.4 N en 003°31'.3 E, in ZeeuwsVlaanderen en voorts langs de noordwestelijke kust hiervan naar het punt van grensovergang tussen Nederland en België.
De coördinaten zijn uitgedrukt in lengte en breedte volgens het World Geodetic System (WGS)84, in graden en minuten.

3. In afwijking van het eerste lid gelden de artikelen 1.01, onder A, 16°, 17° en 18°, 1.09, eerste lid, onder a, 8.01 tot en met 8.08, 9.04 en 9.05 van het Binnenvaartpolitiereglement tevens op de BovenRijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de NederRijn en de Lek, en op de daaraan gelegen havens, laad en losplaatsen en recreatieplassen.

Art. 3; Definitie minister

In dit besluit wordt verstaan onder Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

Art. 4; Minister stelt voorwaarden en gebieden vast

1. Onze Minister stelt de voorschriften en de nadere regels vast, bedoeld in de artikelen 1.01, aanhef en onder C, onderdelen 3° en 4°, 4.06, eerste lid, onder a, en derde lid, 6.32, eerste lid, 9.02, eerste lid, 9.07, eerste en tweede lid, en 10.02, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

2. Onze Minister wijst de instantie aan, bedoeld in artikel 4.06, eerste lid, onder a, van het Binnenvaartpolitiereglement.
3. Onze Minister wijst de vaarwegen aan, bedoeld in de artikelen 4.06, derde en vierde lid, en 10.02, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.
4. Onze Minister wijst de marifoonkanalen aan, bedoeld in de artikelen 4.05, vierde lid, 4.06, tweede lid, en 6.32, derde en vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.
5. Onze Minister wijst de categorieën van schepen aan, bedoeld in artikel 4.06, vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement.

Art. 5; Bevoegde autoriteiten

1 In het Binnenvaartpolitiereglement wordt onder de bevoegde autoriteit verstaan:

- a. voor de vaarwegen in het beheer bij het Rijk, de personen die worden aangewezen door Onze Minister;
- b. voor de vaarwegen in beheer bij een ander openbaar lichaam, de personen die worden aangewezen telkens door het bestuur van het openbare lichaam;
- c. voor de vaarwegen niet in het beheer bij enig openbaar lichaam, de personen die worden aangewezen door het bestuur van de gemeente waarin telkens de vaarweg is gelegen.

2. In de volgende bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement worden onder de bevoegde autoriteit eveneens verstaan de ambtenaren van politie die zijn aangesteld voor de uitvoering van de politietaak: artikelen 1.10, vierde lid, 1.12, derde en vierde lid, 1.13, tweede en derde lid, 1.14, 1.15, tweede lid, 1.17, eerste lid, 1.20, 6.19, zesde lid, en 7.02, derde lid.

Art. 6; (vervallen).

Art. 7; Besluiten worden in de Staatscourant geplaatst

De besluiten, bedoeld in de artikelen 4 en 5, worden in de Staatscourant geplaatst.

Art. 7a; Strafbaarstelling

Aangepast, Stblid 748/2010 en Besluit 405012

Overtreding van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement, dan wel overtreding van de aan een aanwijzing van de bevoegde autoriteit verbonden voorwaarden, of de aan een vergunning, vrijstelling of ontheffing verbonden voorwaarden is een strafbaar feit.

Art. 8 (vervallen bij 8e wijziging)

Art. 9 (vervallen bij 7e wijziging)

Art. 10; Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op een door Ons te bepalen tijdstip. Wij kunnen andere tijdstippen vaststellen waarop verschillende artikelen of onderdelen van artikelen van dit besluit, dan wel verschillende artikelen of onderdelen van artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement, in werking treden.

Art. 11; Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als «Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement». Lasten en bevelen, dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting en de bijlage bij deze laatste, alsmede het bij dit besluit gevoegde Binnenvaartpolitiereglement in het Staatsblad zullen worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

‘s Gravenhage, 26 oktober 1983
Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat, De Minister van Justitie,
N. SmitKroes F. Korthals Altes

Uitgegeven de negentiende januari 1984
De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

Nota van toelichting

Artikel 1

Voor de toelichting op deze bepaling wordt naar de algemene beschouwingen verwezen. Het artikel stelt het Binnenvaartpolitiereglement Deel I en Deel II met de bijlagen 12 t/m 18 vast. Voor de toelichting op de onderscheidene artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement wordt verwezen naar de bijlage bij de Nota van toelichting. Het artikel bevat tevens de citeertitel van het nieuwe reglement.

Artikel 1a

(nieuw bij Besluit van 27 augustus 2004, Stb. 2004, 437 en bij wijziging 9 vernummerd van art. 1.01a tot art. 1a Vaststellingsbesluit)
Dit artikel is ingevoegd bij Besluit van 27 augustus 2004 (Stb. 2004, 437), houdende wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoringinformatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208). Zie de toelichting algemeen deel bij Besluit van 27 augustus 2004, Stb. 2004, 437. Het artikel is door middel van de onderhavige wijziging verplaatst naar het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (artikel 1a) (dus als art. 1.01a vervallen).

Artikel 2

Dit artikel beschrijft het gebied waarop het Binnenvaartpolitiereglement van toepassing is. Dit gebied is in beginsel gelijk aan dat waarop het Vaarreglement geldt; zie artikel 1 van dat reglement (laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 13 oktober 1981, Stb. 647). Voor de toelichting op artikel 2 kan tevens worden verwezen naar de Nota van toelichting bij het Vaarreglement in Staatsblad 1965, 133 en in Staatsblad 1973, 276, en voorts naar de algemene beschouwingen.

Kanaal van Gent naar Terneuzen

Het nieuwe reglement is niet van toepassing op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Thans vindt op grond van de BelgischNederlandse verdragen met België overleg plaats inzake de voor dit kanaal nodige reglementering. Hierbij zij volledigheidshalve aangetekend, dat – evenals m.b.t. de aan de Westerschelde gelegen havens en voorhavens – de havens langs en de zijkanalen van het Kanaal van Gent naar Terneuzen niet aan het op deze verdragen steunende gemeenschappelijk BelgischNederlands regime voor de reglementering van de scheepvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen zijn onderworpen. Mitsdien zal ingevolge die verdragen de reglementering alleen van toepassing zijn op de vaarweg over het kanaal naar en van de Belgische zeehavens, m.n. Gent, en zal zij niet zonder meer gelden voor deze havens en zijkanalen. Intussen ligt het in het voornemen, dat de Nederlandse regering op die havens en zijkanalen bedoelde reglementering van toepassing verklaart, zodat ondanks verschil in rechtsgrond eenheid van scheepvaartregels op vermelde vaarweg en op de havens en op zijkanalen zal bestaan.

Met ingang van 1 maart 1992 geldt op dit kanaal en op de aangrenzende havens het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen

Eemsmonding

Op de Eemsmonding – welk gebied, omvattende de Dollard en de Eems met haar mondingen, wordt beschreven bij het op 8 april 1960 te 'sGravenhage gesloten Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding, met bijlagen en slotprotocol (EemsDollardverdrag, Trb. 1960, 69) – wordt in de reglementering van de scheepvaart voorzien bij artikel 34 van evenvermeld verdrag. Volgens die bepaling gelden aldaar de Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51), onder voorbehoud van de afwijkende en aanvullende voorschriften die de verdragsluitende partijen nader overeenkomen. Derhalve dient op de Eemsmonding het Binnenvaartpolitierglement buiten toepassing te blijven.

Per 1 oktober 1989 geldt in de Eemsmonding en op de Dollard bovendien het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Die bepalingen gelden in afwijking van of in aanvulling op de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee

Rijnvaart

Op de in Nederland tot de conventionele Rijn behorende wateren – BovenRijn, Waal, Pannerdensch Kanaal, NederRijn en Lek – is ingevolge het internationaal statuut voor de Rijn het Reglement van politie voor de Rijnvaart (Stb. 1972, 48; sindsdien gewijzigd) van toepassing, zodat op deze wateren het Binnenvaartpolitierglement niet kan gelden.

Westerschelde

Op de Westerschelde met haar mondingen geldt, ter uitvoering van het BelgischNederlands afscheidingsverdrag van 19 april 1839 (Stb. 26), thans het Scheepvaartreglement Westerschelde (Stb. 1981, 620), hetwelk gelijk is aan het op de BenedenZeeschelde in België toepasselijke scheepvaartreglement, zodat voor de vaart tussen de zee en Antwerpen uniforme regels gelden. Deze regels zijn in overeenstemming met de Internationale Voorschriften ter

voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51). Voor de Westerschelde met haar mondingen komt mitsdien toepassing van het Binnenvaartpolitiereglement niet in aanmerking.

Havens Westerschelde

Intussen zijn de met de Westerschelde in open verbinding staande havens en voorhavens begrepen onder het toepassingsgebied van het Binnenvaartpolitiereglement. Aangezien de ingevolge het BelgischNederlands afscheidingsverdrag van 19 april 1839 (Stb. 26) in gemeen overleg tussen België en Nederland tot stand gebrachte reglementering van de scheepvaart op de Westerschelde alleen betrekking heeft op de doorgaande scheepvaart tussen de zee en de zeehavens in België, is de scheepvaart in deze havens en voorhavens niet aan het gemeenschappelijk Schelderegime onderworpen, zodat alhier niet de BelgischNederlandse Scheldereglementering geldt doch de nationale Nederlandse binnenvaartreglementering toepassing vindt. Bijgevolg geldt thans in die havens en voorhavens niet het Scheepvaartreglement Westerschelde, maar vigeert het Vaarreglement, zoals expliciet blijkt uit de artikelen 23, vierde lid, 24e, 36, lid 3b, en 49, tweeëntwintigste lid (welke bepalingen zijn opgenomen bij Stb. 1981, 647), en zal aldaar na het inwerkingtreden van het Binnenvaartpolitiereglement dit reglement van toepassing zijn. Een uitzondering geldt voor de Buitenvoorhavens te Terneuzen. Zoals boven vermeld wordt over de reglementering die voor het Kanaal van Terneuzen zelf zal gaan gelden nog overleg met België gevoerd. In afwachting daarvan zal bij de inwerkingtreding van het Binnenvaartpolitiereglement op het Kanaal het Vaarreglement van kracht blijven. Om verschillen in de reglementering die geldt voor het kanaal met die voor de buitenvoorhavens te vermijden zal daarom ook voor de buitenvoorhavens voorlopig het Vaarreglement van kracht blijven.

GrensMaas tussen Nederland en België

Met ingang van 1 mei 1994 geldt op delen van de Maas, waar deze de landgrens tussen Nederland en België vormt, het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas. Het betreft (globaal) de Maas tussen Eijsden en Ternaaien en tussen Borgharen en Kessenich.

Voor het overige is op de Maas het BPR van kracht.

Zie ook de opmerking bij art. 10 van het Vaststellingsbesluit BPR.

Lijn tussen BPR enerzijds en anderzijds BVA/SRE respectievelijk BVA

De in het tweede lid vastgestelde lijn is eveneens gebaseerd op de overeenkomstige lijn die thans van kracht is voor de afbakening van het toepassingsgebied van het Vaarreglement en is vermeld in artikel 1, derde lid, van het Vaarreglement.

De zeewaarts van deze lijn gelegen wateren worden hoofdzakelijk gevormd door de Nederlandse territoriale zee. Alhier gelden op grond van de Zeeaanvaringswet 1977 (Stb. 1979, 196) de «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972» (Stb. 1976, 773). Derhalve dient op deze wateren het Binnenvaartpolitiereglement buiten toepassing te blijven. De onderhavige lijn vormt mitsdien de afbakening tussen het toepassingsgebied van het Binnenvaartpolitiereglement en dat van evenvermelde «Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972».

Bedoelde lijn, zoals die bij het tweede lid van het onderhavige artikel 2 wordt beschreven, is gelijk aan die welke ter uitvoering van artikel 2, tweede lid onder a, 2e, en onder b, van de Zeeaanvaringswet 1977 is vastgesteld bij koninklijk besluit van 13 mei 1981 (Stb. 314).

Artikel 2, eerste lid (wijziging 9)

In artikel 2, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit wordt wat het toepassingsgebied van het BPR betreft aangegeven welke wateren daarvan zijn uitgezonderd, omdat daarvoor een internationaal regime geldt. In deze opsomming was verzuimd de Nederlandse gedeelten van de Gemeenschappelijke Maas te vermelden. Deze fout wordt nu hersteld. Het regime aldaar wordt beheerst door de BelgischNederlandse scheidingsverdragen en in het bijzonder door de Overeenkomst tussen Nederland en België tot regeling van het scheepvaartverkeer en de recreatie op de Gemeenschappelijke Maas (Trb. 1993, 93), waarbij tevens de tekst van het overeengekomen scheepvaartreglement is gevoegd. Voor de Nederlandse gedeelten is het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas vastgesteld (Stb. 1994, 340) dat op 1 mei 1994 in werking is getreden. Voor de Belgische gedeelten is dit reglement vastgesteld bij wet van 15 maart 2002 en in werking getreden op 1 februari 2003.

Artikel 2, eerste lid (wijziging 9)

Niet nader toegelicht

Artikel 2, tweede lid (wijziging 5)

De lijn die de zeewaartse begrenzing van het toepassingsgebied van het BPR vormt is in overeenstemming gebracht met de overeenkomstige lijn in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1976, 773). Deze is sedert 19 november 1989 (Stb. 1989, 502) gewijzigd. Op een aantal plaatsen, met name in NoordNederland kwam, als gevolg van deze wijziging, deze lijn niet meer overeen met de voor het BPR vastgestelde lijn.

Artikel 2, derde lid (wijziging 6)

Ten tijde van de vaststelling van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682) werden de tot de conventionele Rijn behorende wateren van het toepassingsgebied van het BPR uitgezonderd omdat ingevolge het internationale statuut voor de Rijn voor die wateren het RPR van kracht is, zodat het BPR aldaar niet kon gelden. Sedert 1983 hebben zich op het gebied van de recreatievaart aanmerkelijke ontwikkelingen voorgedaan, waarvan genoemd kunnen worden de opkomst van de zeilplank, het waterskiën en het varen met snelle motorboten waaronder de recente opkomst van de waterscooter is begrepen. De behoefte tot regeling van deze activiteiten heeft zich op de bedoelde tot de conventionele Rijn behorende wateren meer en meer doen gevoelen.

Ingevolge het in de Herziene Rijnvaartakte neergelegde statuut is in beginsel de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bevoegd tot het vaststellen van alle voorschriften met betrekking tot het deelnemen aan het scheepvaartverkeer op deze wateren. Traditioneel bevat het RPR echter wel een uitvoerig geheel van regels voor de beroepsmatige scheepvaart doch het besteedt relatief minder aandacht aan de recreatievaart (kleine schepen). Het RPR bevat wat deze groep betreft in feite slechts die regels waardoor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling van het scheepvaartverkeer als geheel wordt gewaarborgd.

In de gevallen waarin een noodzaak voor verdergaande regels voor de recreatievaart, of bepaalde categorieën daarvan, bestond is vrijwel steeds gebleken van een grote bereidheid van de zijde van de CCR om regeling daarvan aan de nationale wetgeving van de betreffende Rijnsoeverstaten over te laten.

Zo is het ontwerp voor het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329), waarin met name voor het varen met zeilplanken ook voor de Waal en de Lek voorschriften waren opgenomen, in de ontwerpfasen aan de CCR gezonden met het verzoek zich te willen uitspreken of deze materie in het RPR dan wel in de nationale Nederlandse wetgeving

opgenomen zou dienen te worden. Geen van de andere verdragsstaten bleek toen bezwaren tegen regeling in de voorgestelde vorm te hebben. Derhalve is met de totstandkoming van dat bijzonder reglement reeds aanvaard dat een nationale regeling als de onderhavige regels kan bevatten die het RPR voor de Rijn in Nederland aanvullen.

Thans is wederom het oordeel van de andere delegaties in de CCR gevraagd over een meeromvattende regeling van een aantal recreatievaartactiviteiten zoals deze na het onderhavige besluit in de artikelen 1.01, onder x en ij, 1.09, vierde lid, 6.02, derde lid, 8.01 tot en met 8.06, 9.04 en 9.05 het BPR zullen zijn geregeld. Wederom hebben deze delegaties het standpunt ingenomen dat het RPR niet het juiste kader is voor een dergelijke regeling. Tevens is gebleken dat met name ook Duitsland en Zwitserland vergelijkbare nationale regelingen op de Rijn van toepassing hebben verklaard.

De ondergetekende is derhalve van mening dat het internationaal statuut van de Rijn zich niet verzet tegen een uitbreiding van het toepassingsgebied van het BPR tot de BovenRijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de BenedenRijn en de Lek voor zover zulks beperkt blijft tot de regeling van onderwerpen waarin het RPR niet voorziet en waarbij geen strijd met bepalingen van het RPR ontstaat.

Het van toepassing doen zijn van de onderhavige bepalingen van het BPR heeft tot gevolg dat voor de toepassing van de bijzondere voorschriften ten aanzien van het varen met snelle motorboten en zeilplanken en van het waterskiën, zoals deze in het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement en in het onderhavige besluit zijn vervat, de tot de conventionele Rijn behorende wateren geen lacune gaan vormen.

Artikel 2, derde lid (wijziging 7)

Onder A is een wijziging van artikel 2, derde lid, opgenomen met als doel dat hierin ook het nieuwe artikel 1.01, onderdeel x.1, van toepassing wordt verklaard op de Rijn in Nederland. Aldus wordt aan de specifieke bepalingen voor kleine schepen, die het RPR 1995 niet regelt, ook de definitie van de waterscooter toegevoegd.

Artikel 2, derde lid (wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR dienden de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 2, derde lid, van het Vaststellingsbesluit te worden aangepast.

Artikel 3

In verband met de internationale uniformiteit van de tekst van het Binnenvaartpolitierglement is met uitzondering van hoofdstuk 5 van dat reglement vermeden de term «Onze Minister» of de term «de Minister van Verkeer en Waterstaat» in de tekst van het reglement te gebruiken. In de betreffende bepalingen die een nadere uitvoering behoeven is daarom de voorkeur gegeven aan een formulering als «de daartoe gestelde regelen». In artikel 4 van het onderhavige besluit nu wordt de opdracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat tot het vaststellen van deze uitvoeringsregelingen geregeld.

Evenmin was in het uniforme stelsel van het Binnenvaartpolitierglement plaats voor bepalingen zoals deze in het onderhavige besluit onder de artikelen 5 en 6 zijn opgenomen. In al deze gevallen betreft het een opdracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, zodat een begripsbepaling van het begrip «Onze Minister» zoals in de onderhavige bepaling wordt vastgesteld op zijn plaats wordt geacht.

Artikel 4

Een aantal bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement behoeft uitvoering bij een nadere regeling. Opdat de nadere uitvoeringsregeling op eenvoudige wijze, derhalve zonder wijziging van het reglement, kan worden aangepast aan de als gevolg van de vooruitgang der techniek steeds wisselende eisen van de praktijk, behoort zij niet in het reglement zelf te worden opgenomen, maar dient zij door de Minister van Verkeer en Waterstaat te worden getroffen. De hiertoe vereiste opdracht aan de Minister is in het Binnenvaartpolitiereglement zelf geregeld, nu dit reglement onderdeel vormt van het besluit tot vaststelling daarvan. Hierom wordt enerzijds de delegatie aan de Minister tot het geven van de nadere regeling tot uitvoering der desbetreffende bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement in het onderhavige besluit tot invoering van dit reglement opgenomen en volstaan anderzijds die bepalingen van het reglement zelf met een neutrale redactie welke ervan uitgaat dat de uitvoeringsregeling bestaat.

Aangezien de nadere uitvoeringsregelingen een landelijk karakter dragen, komt «de bevoegde autoriteit» voor het geven daarvan niet in aanmerking (zie artikel 5).

Artikel 4, eerste lid

Het eerste lid delegeert aan de Minister het vaststellen van voorschriften voor de kleur en voor de sterkte van de lichten van de schepen, voorschriften voor de typekeuring van mechanisch werkende geluidsinstallaties, voorschriften voor de typekeuring van marifooninstallaties, regelen met inachtneming waarvan een schip slechts van een marifooninstallatie mag gebruik maken, voorschriften voor de typekeuring van radarinstallaties voor de binnenvaart en van bochtaanwijzers, regelen omtrent het afgeven van een radardiploma, voorschriften voor de typekeuring van radarinstallaties voor de vaart op ruimere wateren en voorschriften voor de éénmansstuurstelling.

Artikel 4, eerste lid (wijziging 1)

De onder artikel 11, 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.

Artikel 4, eerste lid (wijziging 6)

Voor de uitwerking van de nieuwe artikelen 10.02, eerste lid, en 10.07, eerste lid, van het BPR worden nadere voorschriften door de Minister van Verkeer en Waterstaat vereist betreffende de toelating van beperkt manoeuvreerbare schepen op de zeescheepvaartwegen en tot regeling van de meldplicht aldaar. In verband hiermede wordt de onderhavige bepaling aangepast.

Artikel 4, eerste lid

(wijziging bij Besluit informatiever strekking schepen met bepaalde stoffen (Stb.1995, 398)
Deze wijziging werd niet nader toegelicht.

Artikel 4, eerste lid (wijziging 7)

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.

In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt. Voorts moet in het eerste lid de opdracht tot uitvoering van de in het nieuwe artikel 9.07 BPR bedoelde nadere regels worden geregeld.

Artikel 4, eerste lid (nieuw bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5 februari 2004 als gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMATrichtlijn) (Stb. 2004, 437).

Artikel 4, tweede lid

Ingevolge het tweede lid wijst de Minister aan de instantie voor de typekeuring van geluidsinstallaties, de instantie voor de typekeuring van marifooninstallaties en de instantie voor de typekeuring van radarinstallaties en van bochtaanwijzers.

Artikel 4, tweede lid (wijziging 1)

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.

Artikel 4, tweede lid (wijziging 7)

De opsomming in dit lid luidde nu: artikelen 4A.01 lid 1 en 4A.02 lid 1 onderdeel a.

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.

In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt.

Artikel 4, tweede lid (nieuw bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5 februari 2004 als gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMATrichtlijn) (Stb. 2004, 437).

Artikel 4, derde lid

Het derde lid draagt aan de Minister op aan te wijzen de vaarwegen, waar schepen van een bepaalde categorie die zijn uitgerust met een marifooninstallatie moeten luisterwacht houden (met gevaarlijke stoffen beladen schepen moeten luisterwacht houden op vaarwegen met intensieve scheepvaart), de vaarwegen waar bij slecht zicht schepen i.p.v. met een

radarinstallatie voor de binnenvaart mogen zijn uitgerust met een minder nauwkeurige radarinstallatie (de ruimere vaarwegen) en vaarwegen waar schepen van een bepaalde categorie i.p.v. met een bochtaanwijzer mogen zijn uitgerust met een bij die aan wijzing vermeld middel (op de ruimere vaarwegen mogen rechtstreeks naar zee gaande of rechtstreeks van zee komende schepen, zomede veerponten, zijn uitgerust met een kompas en op alle vaarwegen mogen kleine schepen zijn uitgerust met een apparaat hetwelk ook door jachtvliegtuigen met straalaandrijving wordt gebruikt).

Artikel 4, derde lid (wijziging 6)

Het nieuwe artikel 10.02, eerste lid, van het BPR houdt de mogelijkheid in vaarwegen aan te wijzen waar beperkt manoeuvreerbare schepen aan bijzondere voorschriften kunnen worden gebonden. Dit dient te geschieden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. In verband hiermede wordt de onderhavige bepaling aangepast.

Artikel 4, derde lid (wijziging 7)

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.
In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt.

Artikel 4, derde lid (wijziging bij Scheepvaartregl. territoriale zee, Stb.1996, 170)

Met deze wijziging wordt een fout van het zevende wijzigingsbesluit BPR hersteld.

Artikel 4, derde lid (nieuw bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5 februari 2004 als gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMATrichtlijn) (Stb. 2004, 437).

Artikel 4, vierde lid

Ingevolge het vierde lid wijst de Minister aan de kanalen voor gebruik waarvan de marifooninstallatie geschikt moet zijn, de kanalen waarop schepen van een bepaalde categorie (met gevaarlijke stoffen beladen schepen) moeten uitluisteren, de kanalen voor gebruik waarvan de marifooninstallatie van een op radar varend schip geschikt moet zijn en de kanalen waarop een bij slecht zicht op radar varend schip moet uitluisteren.

Artikel 4, vierde lid (wijziging 7)

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.
In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt.

Artikel 4, vierde lid (nieuw bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5

februari 2004 als gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMATrichtlijn) (Stb. 2004, 437).

Artikel 4, vijfde lid

Het vijfde lid delegeert aan de Minister aan te wijzen de categorieën van schepen die verplicht zijn uit te luisteren, de categorieën van met gevaarlijke stoffen beladen schepen waarvoor de uitrusting met een marifooninstallatie verplicht is, en de categorieën van schepen die i.p.v. met een bochtanwijzer mogen zijn uitgerust met een bij die aanwijzing vermeld middel.

Artikel 4, vijfde lid (wijziging 6)

Het nieuwe artikel 10.02, eerste lid, van het BPR biedt de mogelijkheid om de categorieën van beperkt manoeuvreerbare schepen aan te wijzen die op bepaalde zeescheepvaartwegen aan nadere voorschriften kunnen worden gebonden. Dit dient te geschieden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. In verband hiermede wordt de onderhavige bepaling aangepast.

Artikel 4, vijfde lid (wijziging 7)

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.

In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt.

Artikel 4, vijfde lid (nieuw bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5 februari 2004 als gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMATrichtlijn) (Stb. 2004, 437).

Artikel 4, (oorspronkelijk) zesde lid

Volgens het zesde lid wijst de Minister aan de gevaarlijke stoffen bij vervoer waarvan een schip moet zijn voorzien van een marifooninstallatie, en de gevaarlijke stoffen, bij vervoer waarvan een rechtstreeks naar zee gaand of een rechtstreeks van zee komend schip des nachts een rood licht en des daags seinvlag B moet voeren.

Artikel 4, (oorspronkelijk) zesde lid (wijziging 6)

(vervallen bij wijziging 7)

Artikel 3 van hoofdstuk 1 van deel II wordt bij het onderhavige besluit vervangen door artikel 10.04. De subdelegatie als voorzien in het oude artikel komt in de nieuwe bepaling echter niet meer voor. De onderhavige bepaling wordt in verband hiermede aangepast.

Artikel 4, (oorspronkelijk) zesde lid (vervallen bij wijziging 7)

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.

In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt. Voorts moet in het eerste lid de opdracht tot uitvoering van de in het nieuwe artikel 9.07 BPR bedoelde nadere regels worden geregeld.

Artikel 4, (oorspronkelijk) zevende lid (vervallen bij wijziging 6)

Het zevende lid delegeert aan de Minister voor elk van de zeescheepvaartwegen de normen van diepgang of van lengte, dan wel de andere eigenschappen die betrekking hebben op de manoeuvreerbaarheid, van rechtstreeks naar zee gaande of rechtstreeks van zee komende schepen te bepalen, bij overschrijding waarvan deze schepen des nachts drie rode lichten en des daags een zwarte cylinder moeten voeren.

Artikel 4, (oorspronkelijk) zevende lid (vervallen bij wijziging 6)

In artikel 4, zevende lid, was de subdelegatie opgenomen op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat voor elk van de zeescheepvaartwegen de normen van diepgang of van de lengte, dan wel de andere eigenschappen die betrekking hebben op de manoeuvreerbaarheid van rechtstreeks naar zee gaande of rechtstreeks van zee komende schepen kon bepalen. In verband met de nieuwe regeling in artikel 10.02, eerste lid, is deze subdelegatie vervangen door die thans opgenomen in artikel 4, eerste, derde en vijfde lid. Het zevende lid kan derhalve vervallen.

Artikel 4, zesde lid (oorspronkelijk zevende lid)

Onder B zijn de noodzakelijke wijzigingen van artikel 4 vermeld.

In de eerste plaats dienen in dit artikel de consequenties van de wijzigingen in de artikelen 4A.01 en 4A.02 te worden verwerkt.

Voor verdere toelichting op de inhoud van de verschillende uitvoeringsmaatregelen wordt verwezen naar de toelichting op de betrokken artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement.

Artikel 4, zesde lid (vervallen bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 4, eerste tot en met vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit aangepast. Het zesde lid vervalt. De in artikel 10.07a (oud) genoemde controlelijst vervalt met ingang van 5 februari 2004 als gevolg van de implementatie van Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitorings en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG L 208) (de zogenaamde Tweede HAZMATrichtlijn) (Stb. 2004, 437).

Artikel 5

In een aantal bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement wordt melding gemaakt van «de bevoegde autoriteit».

Ten eerste worden bij die bepalingen aan deze bevoegde autoriteit bevoegdheden toegekend, bij de uitoefening waarvan een bepaald beleid wordt gevolgd, zoals het verlenen van toestemming (bijv. het verrichten van een bijzonder transport, het mogen tonen van bepaalde tekens), het geven van vrijstelling (bijv. van de verplichting tot het voeren van bepaalde tekens of het geven van bepaalde seinen), het opleggen van een verplichting (bijv. sleepbootassistentie), het instellen van een verbod (bijv. tot het nemen van ligplaats), het

toekennen van rechten (bijv. voorrang) en het inrichten van een post tot het afwisselend slechts in één richting toelaten van de scheepvaart.

Voorts wordt bij die bepalingen aan deze bevoegde autoriteit een bevoegdheid toegekend omtrent de regeling van het verkeer, n.l. de bevoegdheid tot het geven van aanwijzingen aan de schepen tot een bepaald gedrag.

Tenslotte wordt bij die bepalingen aan deze bevoegde autoriteiten een taak toegekend tot het in ontvangst nemen van kennisgevingen door de schepen van evenementen, die voor het gebruik van de vaarwegen van belang zijn, naar aanleiding van welke kennisgevingen dan de betrokken bevoegde autoriteit de nodige maatregelen dient te nemen (bijv. het vastgeraken van een schip, de beschadiging van een verkeerstek en of van een kunstwerk, de aanwezigheid van een obstakel).

Aan het slot van de toelichting bij het onderhavige artikel 5 wordt een opsomming gegeven van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement, waarin van de bevoegde autoriteit melding wordt gemaakt.

Krachtens dit artikel nu wordt geregeld wie onder de bevoegde autoriteit wordt verstaan.

In de eerste plaats komen als bevoegde autoriteit in aanmerking de ambtenaren van de diensten welke door de onderscheidene beheerders der vaarwegen zijn ingesteld tot het houden van toezicht op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart aldaar. Deze diensten zijn over het algemeen voor de vaarwegen in beheer bij het Rijk, de Rijkswaterstaat en het directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, voor de vaarwegen in beheer bij een provincie de provinciale waterstaat, voor de vaarwegen in beheer bij een gemeente de gemeentelijke havendienst, voor de vaarwegen in beheer bij een havenschap of bij een bijzonder openbaar lichaam (Delfzijl, Vlissingen, Terneuzen resp. het Staatsvisserijhavenbedrijf) de havendienst en voor de vaarwegen in beheer bij een waterschap de technische dienst. Mitsdien wordt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en aan de besturen van vermelde openbare lichamen opgedragen ambtenaren van de onder hen ressorterende diensten als de bevoegde autoriteit aan te wijzen, telkens ieder voor die bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement (waarin van de bevoegde autoriteit wordt melding gemaakt) waarvoor hij in aanmerking komt.

De mogelijkheid, voor de beheerders der vaarwegen ambtenaren aan te wijzen als de bevoegde autoriteit, geldt voor alle bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement (waarin van de bevoegde autoriteit wordt melding gemaakt), zulks in tegenstelling tot de hieronder behandelde diensten van de politie.

Naast evenvermelde diensten van de beheerders der vaarwegen staan de Rijkspolitie te water en, voor het havengebied der gemeente Rotterdam, de afdeling rivierpolitie van de gemeentepolitie. De ambtenaren van deze beide diensten worden alleen in die bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement onder de bevoegde autoriteit verstaan, van welke de uitvoering binnen het kader van de algemene taak van die diensten is gelegen. Dit zijn voornamelijk de bepalingen omtrent de regeling van het verkeer en die betreffende het in ontvangst nemen van kennisgevingen. Deze bepalingen worden in het tweede lid van het onderwerpelijke artikel vermeld.

Artikel 5, eerste lid (wijziging 6)

In artikel 5, eerste lid, onderdelen a, b en c, dient het woord “ambtenaren” te worden vervangen door: personen. Met name in verband met de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag voor het geven van verkeersaanwijzingen en verkeersinformatie werd het vóór de totstandkoming van de SVW noodzakelijk geacht slechts ambtenaren als bevoegde

autoriteit aan te wijzen. Artikel 9 van de SVW en de daarop gebaseerde uitvoeringsbepalingen regelen thans echter de bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen en verkeersinformatie. De regeling van artikel 9 SVW gaat er hierbij vanuit dat de bevoegdheid aan “personen” kan worden toegekend. De noodzakelijke kwaliteit van deze personen wordt verzekerd door de bedoelde uitvoeringsbepalingen. Voor wat betreft de uitvoering van het BPR is het derhalve thans mogelijk dat, ingeval bijvoorbeeld de bediening van een brug of sluis in particulier beheer wordt uitbesteed, andere personen dan ambtenaren voor het geven van verkeersaanwijzingen of verkeersinformatie worden aangewezen.

Artikel 5, eerste lid (wijziging bij Stb. 2005, 574, in werking bij Stb. 2006, 109)

Deze wijziging werd niet expliciet voor het BPR toegelicht.

Artikel 5, tweede lid (wijziging 6)

De wijziging van artikel 5, tweede lid, is noodzakelijk, zowel door de introductie van de nieuwe artikelen 1.10 en 7.02, derde lid, van het BPR (zie artikel II, onderdelen G en Y) als door de wijziging van artikel 1.19 bij het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Artikel 5, tweede lid (wijziging bij Stb. 1997, 726 t.g.v. derde tranche Algemene Wet Bestuursrecht)

Deze niet expliciet toegelichte wijziging is een gevolg van inwerkingtreding van de derde tranche van de AWB en tegelijkzijdige wijziging van o.a. art. 32 en 34 SVW. Bij deze laatste artikelen worden bepaalde toezichthoudende bevoegdheden uit de AWB toegekend aan de opsporingsambtenaren en toezichthouders.

Bij 9e wijziging is dit weer terug gedraaid en werd de toonplicht in art. 1.10 (nu lid 4) en de medewerkingsplicht in art. 1.20 weer in het BPR opgenomen. Zie de toelichting bij die artikelen.

Artikel 5, tweede lid (wijziging 9)

In artikel 5, tweede lid, van het Vaststellingsbesluit zijn verwijzingen ingevoegd naar de artikelen 1.10, vierde lid, en 1.20 van het BPR. De verwijzing naar 4.05, zesde lid, is gewijzigd in een verwijzing naar artikel 6.19, zesde lid.

Artikel 6 (vervallen bij wijziging 5)

Het onderhavige artikel vervalt. Artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet regelt thans deze materie. De op artikel 6 berustende uitvoeringsbesluiten komen hiermede eveneens te vervallen. De aanwijzing van opsporingsambtenaren geschiedt sinds 1 januari 1990 (Stb. 1989, 588) overeenkomstig het bepaalde in artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet.

Artikel 7

Dit artikel bevat een terzake gebruikelijke bepaling.

Artikel 7 (wijziging 6)

De wijziging is het gevolg van het laten vervallen van artikel 6 van dit besluit en van de Bekendmakingswet (Stb. 1988, 18).

Artikel 7a (nieuw bij wijziging 4)

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.

In verband met de wijziging van artikel 1.19 van Deel I van het BPR (zie de toelichting bij dat artikel), waarop wel een sanctie moet staan, dient artikel 7a van het Vaststellingsbesluit, dat werd ingevoegd bij het Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1989, 317), te worden aangepast.

Artikel 7a (wijziging 6)

Artikel 7a dat de strafbaarstelling van de daarvoor in aanmerking komende artikelen van het BPR bevat is gewijzigd in verband met de wijzigingen en aanvullingen die in het BPR zijn aangebracht.

Hierbij wordt opgemerkt dat als gevolg van de hiervoor genoemde toevoeging van artikel 2, derde lid, de daar bedoelde strafbepalingen van het BPR zich thans ook uitstrekken tot het deelnemen met kleine schepen (recreatievaart) op de tot de conventionele Rijn behorende wateren.

Artikel 7a (wijziging bij Besluit administratieve bepalingen, Stb.1993, 677)

De bepalingen in hoofdstuk 4 (BABS) voorzien in de noodzakelijke wijzigingen in /...../ het Vaststellingsbesluit BPR.

Artikel 7a (wijziging 7)

Onder D is de aanpassing van artikel 7a opgenomen die noodzakelijk is geworden ten gevolge van het nieuwe hoofdstuk 3 van het BPR en het vervallen van een aantal artikelen in hoofdstuk 5 ingevolge het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.

Artikel 7a (wijziging 8)

De in de artikelen 1.03, derde lid, en 8.05, neergelegde normen zijn elders in het BPR als zelfstandig feit strafbaar gesteld en dienen derhalve als artikelen waarvan de overtreding geen strafbaar feit oplevert aan artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement te worden toegevoegd. In dat artikel 7a worden immers de artikelen van het BPR opgesomd waarvan overtreding geen strafbaar feit oplevert.

Artikel 7a (wijziging bij Besluit van 27 augustus 2004, Stb. 2004, 437)

In verband met de gehanteerde systematiek waardoor overtreding van elke bepaling van het Binnenvaartpolitiereglement een strafbaar feit vormt tenzij een bepaling daarvan expliciet is uitgezonderd, dient artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement te worden aangepast. Overtreding van artikel 1.01a van het Binnenvaartpolitiereglement, dat aangeeft wanneer een wijziging van richtlijn nr.2002/59/EG voor de toepassing van het reglement gelding verkrijgt, is niet mogelijk en dient derhalve van strafbaarheid te worden uitgezonderd.

Daarnaast wordt overtreding door lijndiensten van de voorschriften verbonden aan een ontheffing met betrekking tot de meldingsplicht (artikel 10.07, tweede lid, van het Binnenvaartpolitiereglement) niet strafbaar gesteld. Het wordt voldoende geacht dat bij het niet naleven van de aan de ontheffing verbonden voorschriften de ontheffing kan worden ingetrokken.

Artikel 7a (nieuw bij wijziging 9)

Door de verschillende wijzigingen in het BPR zijn de verwijzingen naar de artikelen van het BPR in artikel 7a van het Vaststellingsbesluit aangepast.

Artikel 8 (vervallen bij wijziging 8)

Dit artikel heeft met de inwerkingtreding van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken zijn betekenis verloren.

Artikel 9 (vervallen bij wijziging 7)

Onder E wordt artikel 9 vervallen verklaard. Hoewel dat artikel, ten gevolge van artikel 56 van het Scheepvaartreglement Kanaal GentTerneuzen, zijn betekenis had verloren was het nog niet ingetrokken.

Artikel 10

Dit artikel regelt het inwerkingtreden van het onderhavige besluit, waarbij wordt voorzien in de mogelijkheid dat bepalingen van dit besluit dan wel van het Binnenvaartpolitiereglement op een later tijdstip in werking treden.

Aan deze mogelijkheid bestaat behoefte enerzijds voor bepalingen, waarvan de regelingen tot uitvoering daarvan op het tijdstip van het inwerkingtreden van het besluit nog niet gereed zijn, en anderzijds teneinde aan de nieuwe regeling bekendheid te geven, zodat belanghebbenden – zowel de industrie als de rederijen en de eigenaren van schepen behorende tot de beroeps en de recreatievaart – in de gelegenheid worden gesteld zich op de toepassing daarvan voor te bereiden.

Van de mogelijkheid van latere inwerkingtreding zou tenslotte kunnen worden gebruik gemaakt om het Binnenvaartpolitiereglement dan wel sommige bepalingen van dat reglement voor bepaalde wateren op een later tijdstip in werking te doen treden. Hierbij wordt met name gedacht aan de Maas en de ZuidWillemsvaart met het oog op het internationaal statuut van die wateren.*) Als gevolg hiervan zal het tijdstip van inwerkingtreding van de bepalingen die op deze wateren toepassing kunnen vinden eerst worden bepaald, nadat daaromtrent met België overleg is gevoerd.

*) Zie de artikelen 108, 109 en 110 van de Algemene Akte van het Congres van Wenen van 9 juni 1815, toepasselijk verklaard bij artikel IX, par. 1, van het te Londen gesloten scheidingsverdrag van 19 april 1839 (Stb. 26, eveneens Trb. 1955, 157), zomede de bepalingen ter uitvoering daarvan, gesteld in de BelgischNederlandse verdragen van 5 november 1842 (Stb. 1843,3) van 20 mei 1843 (Stb. 45) en van 24 september 1862 (Stb. 1863, 2).

Artikel 11

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

NOTA VAN TOELICHTING bij de 10^e wijziging

Algemeen

Alhoewel het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement op 1 december 2004 in werking is getreden (Stb. 603), was uit maatschappelijk oogpunt een aantal wijzigingen noodzakelijk dat onderhavig wijzigingsbesluit rechtvaardigt. Zo was het wenselijk de

mogelijkheid in het leven te roepen te oefenen voor en het deelnemen aan wedstrijden met snelle motorboten waarvan de bestuurders de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt. In het buitenland bestaat deze mogelijkheid wel, waardoor Nederlandse deelnemers uit deze leeftijdsgroep aan wedstrijden met snelle motorboten in het nadeel verkeerden in vergelijking met hun buitenlandse concurrenten. De verwachting is dat met het creëren van een mogelijkheid voor minderjarigen om te trainen in verenigingsverband de neiging tot illegaal trainen buiten verenigingsverband, met alle risico's van dien, vermindert.

Veerponten die varen op scheepvaartwegen van de klassen 0 en 1, zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT) en opgenomen in het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 februari 2006, nr. RWS/SDG/2006/21059 inhoudende de Richtlijnen vaarwegen 2005 (Stcrt. 2006, 32), worden als klein schip gecategoriseerd, waardoor de marifoonplicht niet op hen van toepassing is. Zie het artikelsgewijze deel van de toelichting.

Ook bleek het voor het varen met een bijzonder transport niet in alle gevallen noodzakelijk te zijn, dat aan alle tot op heden gestelde voorwaarden werd voldaan. Derhalve is er een systeem in het leven geroepen waarbij voor bijzondere transporten onder voorwaarden een vereenvoudigde vergunningprocedure kan worden toegepast. Hierdoor is zowel voor de overheid als voor de initiatiefnemers van een bijzonder transport een vereenvoudiging in administratieve afhandeling bereikt, met minder kosten.

Daarnaast leidde de veiligheidssituatie van zeeschepen onder langdurig beslag, waar geen schipper, wachtsman, exploitant of toezichthouder meer aanwezig is om in de meest basale veiligheidsvoorzieningen ten aanzien van dergelijke schepen te voorzien ertoe de beslaglegger mede verantwoordelijk te maken deze basale veiligheidsvoorzieningen te waarborgen. Ook werd het steeds dringender een regeling te treffen voor schepen van vastmakers die tijdens mist hun vastmaakdiensten aan zeeschepen moeten kunnen blijven verrichten en daarbij om technische redenen geen gebruik kunnen maken van radar en hun diensten daarom zouden moeten staken.

Voor schepen van handhavingsdiensten, brandweer en reddingsdiensten is geregeld dat ze van de verkeersregels van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) mogen afwijken voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij moeten zich wel houden aan de regels omtrent het goede zeemanschap. Zie ook de artikelsgewijze toelichting. Voor binnenschepen die zich op scheepvaartwegen bevinden die onder de reikwijdte van het Rijnvaartpolitiereglement vallen, zijn al op 1 april 2008 specificaties en gebruiksvoorschriften voor Inland AIS (Automatic Identification System) als voorschriften van tijdelijke aard (1 april 2008–31 maart 2011, Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart 1/2008 (Stcrt. 2008, 61)) in werking getreden. Staatsblad 2010 748 29

Aangezien sommige binnenschepen, die zich op scheepvaartwegen bevinden die onder de reikwijdte van het BPR vallen, vrijwillig een Inland AIS apparaat aan boord hebben, was het noodzakelijk de vorengenoemde specificaties en gebruiksvoorschriften eveneens voor het gebruik van Inland AIS op deze laatstgenoemde scheepvaartwegen vast te stellen.

Bovendien waren er intussen internationaal in het CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure) drie verkeerstekens opgenomen die nationaal moesten worden geïmplementeerd. Nationaal was de behoefte ontstaan om een verkeersteken voor de beschikbaarheid van walstroom op te nemen.

Daarnaast is er nog een aantal kleine technische wijzigingen doorgevoerd, zoals het omzetten van door coördinaten aangegeven lijnen en gebieden van het oude geodetisch referentiesysteem ED50 naar het moderne World Geodetic System (WGS84). Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in andere scheepvaartreglementen een aantal kleine en grotere wijzigingen door te voeren. Zo zijn in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, vanwege het steeds drukker geworden scheepvaartverkeer, regels voor zeilplanken, waterscooters, belading en stabiliteit, en het varen met radar bij slecht zicht opgenomen. Voor schepen van handhavingsdiensten, brandweer en reddingsdiensten werd in deze reglementen, evenals in het BPR, geregeld dat ze van de verkeersregels mogen afwijken voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is, als ze zich maar wel houden aan de regels omtrent het goede zeemanschap. Ook is het nu toegestaan in plaats van een volledig bijgewerkt exemplaar van genoemde scheepvaartreglementen een exemplaar beschikbaar te hebben dat op ieder moment via een elektronisch middel geraadpleegd kan worden. Voor de Westerschelde is dit ook van toepassing op de kaarten van het gebied die aan boord moeten zijn.

Ook in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie reglement, het Besluit Rijnvaartpolitie reglement 1995, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, het Scheepvaartreglement Eemsmonding en het Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer werden kleine wijzigingen doorgevoerd. In het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer werd het voor de ambtenaar van politie, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, die in het bezit is van een vaarbekwaamheidsbewijs politie en ook van een groot vaarbewijs of van een groot Rijnpatent, mogelijk gemaakt verkeersaanwijzingen te geven aan een schip dat zich bevindt op een scheepvaartweg waarop het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 of het Scheepvaartreglement territoriale zee van toepassing is. Deze bevoegdheid bestond voor alle overige scheepvaartwegen al wel. Van belang is dat voor het geven van verkeersaanwijzingen afstemming plaatsvindt tussen de politiedienst en de vaarwegbeheerder en dat geopereerd wordt binnen het raamwerk van terzake tussen de vaarwegbeheerder en de politiediensten gemaakte samenwerkingsregelingen. Daarentrent worden tussen de politiedienst en Rijkswaterstaat nog nadere afspraken gemaakt. Ook in het Scheepvaartreglement Eemsmonding werd een aantal wijzigingen doorgevoerd. Zo werd een aantal verwijzingen gecorrigeerd en werd de tekst op het punt van de verlichting van binnenschepen in overeenstemming gebracht met de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006, tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (2006/87/EG).

De wijzigingen in het Scheepvaartreglement Eemsmonding kunnen pas in werking treden, als ook het bij het EemsDollard Verdrag behorende Scheepvaartreglement is aangepast. Artikel X van het onderhavige besluit treedt dan ook, evenals de overige artikelen van dit besluit, bij Koninklijk Besluit in werking.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Door middel van dit artikel wordt het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitierglement gewijzigd. In onderdeel A wordt artikel 2, tweede lid, aangepast aan de werkelijkheid. Gezien de morfologische veranderingen van de Waddeneilanden is het logischer om de lijn die het toepassingsgebied van het BPR vastlegt generiek te definiëren en langs kustlijn aan de zeezijde van de Waddeneilanden te laten lopen. Ook voor het toepassingsgebied van de Binnenvaartwet wordt deze lijn gevolgd. Deze verandert door de tijd mee met de fysieke locatie van de Waddeneilanden. Opgemerkt dient te worden, dat het eiland Noorderhaaks, onderdeel van de gemeente Texel, tot nu toe buiten het toepassingsbereik van het BPR viel. Met deze aanpassing is de westelijke begrenzing van het BPR hier verlegd naar de zeezijde van dit Waddeneiland. Ook in de Westerschelde is de westelijke begrenzing van het BPR verlegd naar de afbakening van het toepassingsgebied van de Binnenvaartwet. De ligging van de in artikel 2 genoemde coördinaten is uitgedrukt in lengte en breedte volgens het World Geodetic System (WGS84) in graden en minuten. In onderdeel B wordt artikel 7a aangepast. De bepalingen waarvan vanwege hun aard geen overtreding mogelijk is, zijn uit het artikel weggelaten. Het noemen van deze bepalingen is overbodig en complicerend, vooral bij wijzigingen van het reglement.