

EEN AANTAL BEPALINGEN UIT
HET BINNENVAART POLITIE
REGLEMENT* WELKE VOOR
ROEIERS VAN BELANG KUNNEN
ZIJN.

**) nb. In verband met de duidelijkheid
is hier en daar de officiële tekst wat minder
formeel gemaakt.*

ARTIKEL 1.02. <i>De schipper.</i>	In dit reglement wordt onder de schipper van een schip verstaan degene, die het schip voert. De schipper is degene, die de navigatie leidt. De schipper van een schip is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen in het BPR.
ARTIKEL 1.03. <i>Verplichtingen van de bemanning.</i>	Een lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen, die hem door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven. Hij moet ook zonder aanwijzing van de schipper meewerken aan de naleving van de bepalingen van het BPR. Ieder ander die zich aan boord van een schip bevindt, moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper in het belang van de veiligheid van de vaart of de goede orde aan boord worden gegeven.
ARTIKEL 1.04. <i>Voorzorgsmaatregelen.</i>	Een schipper van een schip moet, ook bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in het reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen, die volgens goede zeemanschap of door omstandigheden waarin het schip zich bevindt in het belang van de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart zijn geboden. De wetgever vindt het betrachten van goede zeemanschap dermate belangrijk, dat hij hierop al in één van de eerste artikelen de aandacht vestigt. De ruime begrippen ‘goede zeemanschap’ en ‘de omstandigheden waarin het schip zich bevindt’, dekken de grote verscheidenheid van situaties die zich in de scheepvaart kunnen voordoen. De wetgever erkent hier in feite, dat het BPR niet alle mogelijke situaties dekt. Wat is nu ‘goede zeemanschap’, in de binnenvaart ook wel ‘goed schippersgebruik’ genoemd? Dat is varen met gebruik van het gezonde verstand, dus: A. met kundigheid en vaardigheid; B. met overleg handelen en vooruit zien.

De schipper van een schip moet in het belang van de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt is geboden, volgens goede zeemanschap afwijken van de bepalingen in het BPR.

De zinsnede: ‘de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt’ beperkt deze bepaling tot **uitzonde-ringsgevallen** en voorkomt, dat zij een ondermijning van de verkeersveiligheid zou vormen.

We dienen ons te houden aan de verkeersregels, alleen in geval van onmiddellijk gevaar **moeten** (*dus niet mogen!*) we van de regels afwijken, als dat nodig is om het gevaar te keren.

Een schip mag geen scheepvaarttekens gebruiken om daaraan af te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt maken voor hun bestemming.

Als scheepvaarttekens kunnen worden genoemd: boeien, tonnen en drijvers of bakens op de oever.

De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart een aanwijzing aan de schipper geven. De schipper is verplicht aan deze verkeersaanwijzing gehoor te geven.

Ambtenaren van de bevoegde autoriteit zijn de ambtenaren van de beheerder van de vaarweg, de rijkspolitie te water en de gemeentepolitie.

Een schip dat gevaar voor aanvaring oplevert kan uit alle richtingen naderen.

De wet onderscheidt vier mogelijkheden:

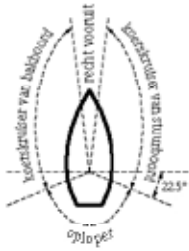
1. Recht tegen elkaar insturend.
2. Kruisend van stuurboord.
3. Kruisend van bakboord

ARTIKEL 1.05.
Afwijking van het reglement.

ARTIKEL 1.13.
Bescherming van scheepvaarttekens.

ARTIKEL 1.19.
Verkeersaanwijzingen.

ARTIKEL 6.01.
Begripsbepalingen.



ARTIKEL 6.02.

Kleine schepen, algemene bepalingen.

4. Oplopend: het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan $22\frac{1}{2}^\circ$ achterlijker dan dwars.

Een klein schip moet aan andere schepen de ruimte laten die deze nodig hebben om hun koers te volgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen dat deze te zijnen gerieve uitwijken.

Deze bepaling verdeelt de scheepvaart in twee hoofdcategorieën voor de toepassing van de gedragsregels voor schepen onderling; een 'klein' schip moet in principe wijken voor een 'groot' schip.

n.b. Een 'klein' schip is: een schip waarvan de lengte minder dan 20 meter bedraagt, met uitzondering van:
 1. Een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te duwen of langsijde vastgemaakt mee te voeren (in de spreektaal een sleepboot);
 2. een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
 3. een veerpont; 4. een vissersschip.
 Als lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaiastok, het trimvlak en het roerblad.

ARTIKEL 6.03.

Algemene beginselen.



Het BPR maakt onderscheid tussen voorbijvaren en voorbijlopen.

1. Schepen mogen elkaar alleen voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, als het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

2. Bij het naderen op tegengestelde koersen dan wel bij het voorbijlopen mogen de schepen waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit, hun koers noch hun snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.

3. Indien een schip verplicht is uit te wijken voor een ander

schip, moet laatsbedoeld schip zijn koers en snelheid behouden. Als door welke oorzaak ook, het schip dat verplicht is zijn koers en snelheid te behouden zich zo dicht bij het schip dat moet uitwijken bevindt, dat aanvaring door een handeling van dat schip alleen niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het beste kunnen bijdragen om aanvaring te voorkomen. De verplichting om in eerste instantie koers en snelheid te behouden voor het niet uitwijkplichtige schip is gesteld om duidelijkheid te verschaffen voor het schip dat moet uitwijken. Dit schip kan dan zien of de getroffen uitwijkmaatregel afdoende is. Dit artikel is ook van toepassing bij 'groot' ten opzichte van 'klein'.

Indien de koersen van twee schepen elkaar zó kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere schip aan stuurboord heeft, uitwijken.

Als de koersen van twee kleine motorschepen elkaar zó kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere schip aan stuurboord heeft uitwijken en, als de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen

Een klein motorschip moet uitwijken voor een klein zeilschip dat met een kruisende koers nadert.

Op deze regel is echter één uitzondering: het schip dat de stuurboordzijde van het vaarwater houdt, moet zijn weg vervolgen.

Voor kleine motorschepen verdient het dan ook aanbeveling dat men, varende in een vaarwater, zo dicht mogelijk de stuurboordzijde van dit vaarwater houdt. Het is voor tegen de wind in kruisende kleine zeilschepen dan duidelijk, dat zij moeten uitwijken.

Let op:

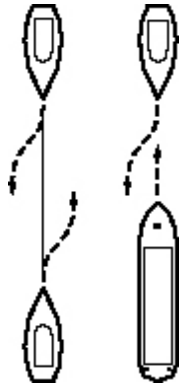
De definitie van een motorschip is: een schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt ter verbetering van zijn bestuurbaarheid wanneer het wordt gesleept of geduwd. Een roeiboot is dus gelijk aan een motorboot volgens het BPR!

ARTIKEL 6.03A.

Koers kruisen.

Twee kleine motorschepen onderling.

Klein motorschip en klein zeilschip onderling



Deze bepaling is ook van toepassing wanneer men in een betond vaarwater vaart. De wetgever spreekt hier immers van 'vaarwater' en dat is, zoals bekend: 'het gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de doorgaande scheepvaart kan worden gebruikt'.

Op ruim water wijkt dus een klein motorschip voor een klein zeilschip. De wetgever voegt hier nog aan toe dat een klein motorschip ook moet uitwijken voor 'een door spierkracht voortbewogen schip' (roeiboot, kano enzovoorts).

Een door spierkracht voortbewogen schip moet weer uitwijken voor een klein zeilschip.

ARTIKEL 6.04.
Recht tegen elkaar insturen op alle vaarwateren; hoofdregel.

Als twee schepen recht tegen elkaar insturen, moeten beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord passeren, uitgezonderd het schip dat de stuurboordzijde van het vaarwater houdt. Dit schip behoudt koers en snelheid. Een klein schip wijkt echter voor een 'groot schip' ten gevolge van artikel 6.02. Het grote schip houdt koers en snelheid.

ARTIKEL 6.04A.
Afwijking van de hoofdregel.

Een schip dat zich wil begeven naar een vaarwater, een haven, een laad- of losplaats, een sluis, doorvaartopening van een brug, een aanlegplaats, gelegen aan zijn bakboordzijde, mag aan een op tegengestelde koers naderend schip het verlangen kenbaar maken dat, in afwijking van de hoofdregel, het voorbijvaren stuurboord op stuurboord geschiedt. Het schip mag het verlangen alleen kenbaar maken, nadat het er zich van heeft vergewist, dat het mogelijk is daaraan zonder gevaar te voldoen door tijdig een geluidsein van twee korte stoten te geven.

Tegelijkertijd moet, tot het voorbijvaren heeft plaatsgehad, aan stuurboord een licht blauw bord met witte rand getoond worden, dat van voren en van achteren zichtbaar is, en een

wit helder rondom schijnend flikkerlicht getoond worden. Het schip waaraan het verlangen kenbaar wordt gemaakt moet daaraan voldoen en moet dit kenbaar maken door eveneens het geluidsein van twee korte stoten te geven en tegelijkertijd het blauwe bord en het flikkerlicht te tonen.

1. Een schip mag een ander schip alleen voorbijlopen, nadat het zich ervan heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, als dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere vaart daardoor niet wordt gehinderd.

Een schip mag alleen dan keren, nadat het zich ervan heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid *plotseling* en *in sterke mate* te wijzigen.

Als daardoor een ander schip zou worden genoodzaakt zijn koers of snelheid te wijzigen, moet het schip dat wil keren dit tijdig tevoren aankondigen door het geven van:

- * één lange stoot gevolgd door één korte stoot als het over stuurboord wil keren;
- * één lange stoot gevolgd door twee korte stoten als het over bakboord wil keren;

Het andere schip moet dan voor zover nodig en mogelijk zijn koers of snelheid wijzigen om het keren zonder gevaar te doen geschieden.

Dit artikel is niet van toepassing tussen een klein en een groot schip, wel tussen kleine schepen onderling.

ARTIKEL 6.09.
Vorbijlopen, algemene bepalingen.

ARTIKEL 6.13.
Keren.

<p>ARTIKEL 6.16. <i>Uit- en invaren van havens, nevenvaarwateren en het daarbij invaren en oversteken van een hoofdvaarwater</i></p>	<p>1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarwater uitvaren en een hoofdvaarwater oversteken dan wel een haven of een nevenvaarwater invaren of oversteken, dan wel een haven of een nevenvaarwater invaren, nadat het zich ervan heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid <i>plotseling</i> en <i>in sterke mate</i> te wijzigen.</p> <p>2. Als door één der in het eerste lid bedoelde manoeuvres een ander schip zou of kan worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip zijn manoeuvre van te voren en tijdig aankondigen door het geven van:</p> <ul style="list-style-type: none"> * drie lange stoten gevolgd door één korte stoot, als stuurboord uit wordt gegaan; * drie lange stoten gevolgd door twee korte stoten, als bakboord uit wordt gegaan; * drie lange stoten, wanneer na het uitvaren het hoofdvaarwater wordt overgestoken. <p>Als na het oversteken stuurboord uit wordt gegaan, moet zonodig één lange stoot gevolgd door één korte stoot worden gegeven en als bakboord wordt uitgegaan één lange stoot gevolgd door twee korte stoten.</p> <p>3. Het andere schip moet dan zonodig zijn koers of zijn snelheid wijzigen om het uitvaren of oversteken van het hoofdvaarwater dan wel het invaren zonder gevaar te kunnen doen geschieden.</p>
<p>ARTIKEL 6.19. <i>Zich laten drijven.</i></p>	<p>Een schip mag zich niet met de stroom laten meedrijven, zonder dat het van een middel tot voortbewegen gebruik maakt.</p>
<p>ARTIKEL 6.26. <i>Doorvaren van beweegbare bruggen.</i></p>	<p>Bij het naderen van een beweegbare brug moet een schip snelheid minderen.</p> <p>Bij het naderen van een beweegbare brug mag een schip een</p>

ander schip niet voorbij lopen, tenzij daartoe een verkeersaanwijzing is gegeven door de bevoegde autoriteit.

Een schip kan het verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één korte stoot en één lange stoot, dan wel door roepen. Het mag dit sein niet herhalen als de bevoegde autoriteit te kennen heeft gegeven het te hebben gehoord.

Een schip kan het verzoek tot het bedienen van een sluis kenbaar maken door het geven van één lange stoot, gevolgd door één korte stoot en één lange stoot, dan wel door roepen. Het mag dit sein niet herhalen als de bevoegde autoriteit te kennen heeft gegeven het te hebben gehoord.

1. Bij het naderen van een wachtplaats bij een sluis moet een schip snelheid minderen.
2. Een schip mag niet zonder toestemming van de bevoegde autoriteit ligplaats nemen op een wachtplaats van een sluis anders dan om te worden geschut.
3. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis moet een schip, dat met een marifooninstallatie is uitgerust, uitluisteren op het kanaal van de sluis.
4. De schepen moeten de sluis binnenvaren in volgorde van aankomst op de wachtplaats. Grote schepen gaan echter voor kleine schepen.
5. Bij het naderen van een wachtplaats en op de wachtplaats mag een schip een ander schip niet voorbijlopen.
6. In de sluis:
 - a. moet een schip ligplaats nemen binnen de door stopstrepen of op andere wijze aangegeven grenzen;
 - b. moet tijdens het vullen en het ledigen van de sluiskolk en totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan een schip zodanig gemeerd zijn en moet hij zijn trossen zodanig vieren of doorhalen, dat deze niet de sluismuren,

ARTIKEL 6.28.
Doorvaren van sluisen.

de sluisdeuren of de beschermingsinrichting dan wel andere schepen kan beschadigen;

c. mag een schip slechts voorwerpen die niet kunnen zinken als wrijfhout gebruiken;

d. mag een schip zodra het is gemeerd en totdat het uitvaren van de sluis wordt toegestaan, geen gebruik maken van de motor (schroef of straalbuis);

e. moet een klein schip zo mogelijk ligplaats nemen op enige afstand van een ander schip.

ARTIKEL 4.02.

Het geven van geluidsseinen.

zeer korte stoot - stoot durende ongeveer $\frac{1}{4}$ seconde;
korte stoot — stoot durende ongeveer 1 seconde;
lange stoot ——— stoot durende ongeveer 4 seconden.
De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten bedraagt ongeveer één seconde.

Het sein: 'een reeks zeer korte stoten' wordt evenwel gevormd door een reeks van tenminste zes stoten, elk durende ongeveer een kwart seconde, waarbij de tijdruimte tussen opeenvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt. Een reeks klokslagen moet ongeveer 4 seconden duren: in plaats daarvan kunnen ook reeksen slagen van metaal op metaal worden gegeven. De algemene geluidsseinen zijn:

——	'Attentie'
—	'Ik ga stuurboord uit'
— —	'Ik ga bakboord uit'
— — —	'Ik sla achteruit'
— — — —	'Ik kan niet manoeuvreren'
- - - - -	[reeks zeer korte stoten] 'er dreigt gevaar voor aanvaring'
—— — — — —	[herhaalde lange stoten of reeksen

klokslagen] 'Noodsein'

Een schip *moet* zonodig de voorgeschreven geluidsseinen

Een klein schip is niet verplicht alle voorgeschreven geluidsseinen te geven. De geluidsseinen die door kleine schepen moeten worden gegeven zijn:

——	het attentiesein;
— — — —	het sein 'Ik kan niet manoeuvreren'
—— — — — —	het noodsein.

De overige geluidsseinen mogen zonodig ook door kleine schepen worden gegeven. De geluidsseinen mogen uitsluitend gegeven worden onder de omstandigheden die in het BPR zijn voorzien. De bovengenoemde geluidsseinen zijn de algemene geluidsseinen, er zijn er echter meer.

Bij een gebeurtenis of een ongeval waardoor een vervoerde gevaarlijke stof zou kunnen vrijkomen, moet het 'blijf weg' sein gegeven worden.

Het blijf weg sein bestaat uit een geluids- en lichtsein. Het geluidsein bestaat uit het gedurende 15 achtereenvolgende minuten voortdurende herhalen van een korte stoot, gevolgd door een lange stoot. Gelijktijdig met het geluidsein, moet een geel licht worden getoond met eveneens een korte en een lange periode

Het BPR is van kracht op alle openbare wateren in Nederland die voor de scheepvaart open staan, met uitzondering van de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn, de Lek, de Westerschelde, het Kanaal van Terneuzen naar Gent, de Dollard en de Eemsmonding. Op de hier genoemde uitzonderingen zijn de eigen, specifieke reglementen en bepalingen van kracht. [de Waddenzee en het IJsselmeer zijn openbare wateren in Nederland die voor de scheepvaart open staan, dus is op deze wateren het BPR van toepassing.]

Artikel 4.04.

Het 'blijf weg' sein.

Toepassingsgebied van

het BPR.