

Vanwege de vele reacties die ik geregeld lees als er over (navigatie)verlichting, voor bijvoorbeeld een kano of sup, geschreven wordt en daarbij vooral de bijzondere, meestal onjuiste, beweringen lees omtrent voorschriften, heb ik de juridisch correcte informatie daaromtrent in een document uitgewerkt en samengevat.

Ook licht ik een onderwerp toe dat niet populair is en hierbij zeer zelden aangekaart wordt.

Het complete document kunt u als PDF downloaden door hier te klikken.

2021-10-19;

Wettelijke regels en relevante aandachtspunten over (navigatie)verlichting voor "door spierkracht voortbewogen schepen".

Vanwege de vele reacties die ik geregeld lees als er over (navigatie)verlichting geschreven wordt en daarbij vooral de bijzondere, meestal onjuiste, beweringen lees omtrent voorschriften, beschrijf ik hier juridisch correcte informatie daaromtrent.

Ook licht ik een onderwerp toe dat niet populair is en hierbij zeer zelden aangekaart wordt.

Om te beginnen dient een vaarder zich te realiseren dat men tijdens het varen wettelijk gezien "schipper" is en binnen de scheepvaart tevens verkeersdeelnemer is.

De schipper dient zich te houden aan de verkeersregels op het water.

Verder is het van belang te weten dat scheepsverlichting, navigatieverlichting genoemd, niet bedoeld is om de vaarweg te beschijnen (zoals dat op de weg wel het geval is) teneinde te zien wat er zich voor het schip bevindt.

Navigatieverlichting heeft eigenlijk meerdere functies en bestaat veelal uit een combinatie van lichten, meestal met verschillende kleuren, op verschillende hoogtes boven de waterlijn en met verschillende sterktes.

Middels deze verlichting wordt aangegeven wat voor schip (groot schip/klein schip/motorschip/zeilschip/zeeschip/duwboot/sleepboot enz.) er vaart.

Bovendien kan aan de hand van die verlichting, voornamelijk bij de motor- en zeilschepen, door andere schippers bepaald worden wat de koers en snelheid is en hoe de voorrangsregels toegepast moeten worden.

Omdat de vele, diverse kleurencombinaties elk een "eigen" betekenis hebben is het niet toegestaan vrij te kiezen welke kleuren en/of aantallen lichten er op een eigen schip gebruikt gaan worden. Dit ondanks de soms creatief, decoratief en opvallend toegepaste verlichtingen.

Voor wat betreft de wettelijke regels voor de categorie "kleine spierkracht-schepen" zijn eigenlijk slechts 3 artikelen van zowel het

Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) van belang.

Qua tekst zijn er kleine verschillen tussen de artikelen van het BPR en het RPR, maar dat maakt op het gebied van betekenis eigenlijk geen verschil.

De 3 artikelen zijn:

art. 1; daarin staat de definitie van wat is een "klein schip". In de categorie "spierkrachtschepen" valt alles tot een lengte op de waterlijn van 20 meter, binnen die definitie.

art. 3.07; daarin staat de omschrijving van o.a. verboden verlichting. Eigenlijk valt heel veel andere verlichting al snel onder dit verbod. Vooral omdat andere verlichting er vaak voor zorgt dat de verplichte verlichting niet meer goed zichtbaar is voor andere schepen, waardoor onduidelijkheid ontstaat.

art. 3.13 (BPR lid 6, RPR lid 5); daarin staat de verplichting om

"een rondom schijnend wit licht" te voeren. Omdat het rondom schijnend moet zijn, komt het er eigenlijk op neer dat het één licht op voldoende hoogte (boven de vaarder(s)) gemonteerd moet zijn.

Het mag niet uit meerdere lichten bestaan die vanaf enige afstand als meerdere lichten gezien kunnen worden. Die hebben een andere betekenis.



Als men op een ander water vaart dan een BPR- of RPR-water, dan doet men er goed aan om in het betreffende Reglement op te zoeken of er een afwijkend voorschrift voor deze categorie geldt.

Een andere relevante consequentie van onjuiste navigatieverlichting wordt vaak vergeten en/of onderschat en daarom beschrijf ik die hier. Het heeft te maken met verzekeringsregels.

Voor zover mij bekend is er geen verzekeringsmaatschappij die het "accepteert" als een schip onjuiste (wettelijk voorgeschreven) verlichting voert. Iedere schipper zou er goed aan doen hierover navraag te doen bij de eigen verzekering. Dit voorkomt teleurstelling "in het geval van".

Vaak staat in de "kleine lettertjes" dat als een schipper zich niet aan de wettelijke regels houdt, de verzekeringsmaatschappij zich beroept op de uitsluitingsgronden en de schade niet vergoedt. Deze uitsluitingsgronden betekenen dat als er een causaal verband is tussen het ontstaan van de schade (met uitkeringsverplichting) en de onjuiste of ontbrekende verlichting, de maatschappij zich hierop zal beroepen. De gevolgen kunnen heel ver gaan en grote impact hebben.

Verder verdient het aandacht om te weten wie er juridisch verantwoordelijk is voor het al dan niet voeren van de juiste navigatieverlichting.

In art. 1.02 van het BPR is bepaald dat de schipper verantwoordelijk is voor de naleving van de BPR-regels.

Als er meerdere personen aan boord zijn, die in meer of mindere mate de koers en snelheid van het schip bepalen, dan zal er uiteindelijk toch één persoon de schipper moeten zijn.

Het BPR kent geen gedeelde verantwoordelijkheid of iets dergelijks.

Dit is mede van belang voor het varen met meerpersoons-canadezen/kajaks, roeiboten, drakenboten en dergelijke.

Ik hoop hiermee voldoende licht te brengen in de vele duistere en vaak onjuiste beweringen over voorgeschreven navigatieverlichting voor deze categorie schepen.

Arend Aalbrecht