

Goed of slecht zeemanschap?

De zee brengt veel romantiek met zich mee. Ook degenen die haar bevaren spreken vaak tot de verbeelding. Maar soms is het nuttig even stil te staan bij wat meer prozaïscher zaken, zoals de vraag wat nu eigenlijk goed zeemanschap inhoudt.

Worden schip en bemanning zo veilig mogelijk naar de plaats van bestemming gebracht, dan zal er sprake zijn van goed zeemanschap; maar laat de bemanning steken vallen dat kan dat als slecht zeemanschap worden aangemerkt.

Goed zeemanschap is wat genoemd wordt een open norm in de regelgeving die op het water geldt. In het algemeen zal gelden dat wanneer men zich aan de regels houdt, dit als goed zeemanschap zal worden aangemerkt.

Maar de norm houdt ook in dat de schipper ook of juist bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften, alle voorzorgsmaatregelen moet nemen die nodig zijn om gevaarlijke situaties te voorkomen.

Er kunnen zelfs situaties zijn waarin goed zeemanschap vereist dat van de regels wordt afgeweken; zouden deze klakkeloos gevolgd worden met als gevolg schade aan eigen schip of bemanning of aan derden, dat zal er sprake zijn van slecht zeemanschap. Omdat de norm open is, vind je in de regelgeving geen invulling daarvan. Het begrip zelf is onder meer te vinden in de *Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee* en in het *Binnenvaartpolitie-reglement (Bpr)*.

De eerste regeling bevat voorschriften die van toepassing zijn op alle vaartuigen in volle zee en op alle wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen.

Voorschrift 8: Maatregelen ter vermindering van aanvaring, bevat sub a) de volgende tekst:

Alle maatregelen ter vermindering van aanvaring dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen,

men, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemanschap.

Artikel 1.04 van het Bpr luidt: *De schipper moet, ook bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat...etc.*

De verdere tekst heeft betrekking op het in gevaar brengen van het leven van personen, het schade veroorzaken aan andere schepen, oevers e.d. dan wel het belemmeren van een vlotte en veilige scheepvaart.

Artikel 1.05 Bpr schrijft zelfs voor: *De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt is geboden, volgens goede zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement.*

Het is maar dat u het weet!

En ook op het binnenwater heeft u zich dus als goed zeeman te gedragen.

Opmerkelijk is dat wij in het wegverkeer, voor zover ik weet, geen vergelijkbare open norm hebben, zoiets als "goed chauffeurschap" of het moest zijn de gedateerde slogan "wees een heer in het verkeer"?

Het begrip goed zeemanschap wordt ingevuld aan de hand van de omstandigheden van het geval. De pendant slecht zeemanschap komt in de regelgeving niet voor. Dat is natuurlijk niet zo vreemd, want dit begrip is niet op te vatten als een maatschappelijk wenselijke norm waaraan gedrag getoetst kan worden. In de jurisprudentie van de *Raad voor de Scheepvaart* – de rechtsprekende instantie die in Nederland aanvaringen op zee behandelt – zijn vele en diverse voorbeelden te vinden van wat als - gebrek aan - goed zeemanschap heeft te gelden.

de kapitein toonde weinig goed zeemanschap toen hij bij de haveningang van Duinkerken de brug verliet om koffie te gaan halen...

door het accurate handelen en het goede zeemanschap van de Poolse bemanning zijn er geen persoonlijke ongevallen te betreuren geweest... het sjoeren is een normale procedure die volgens goed zeemanschap moet worden uitgevoerd... in een dergelijk gebied te gaan liggen drijven was uitermate onverstandig en was slecht zeemanschap... het bijhouden van posities is een kwestie van goed zeemanschap... het vaargedrag van de kapitein getuigde niet van goed zeemanschap en veiligheidsbewustzijn. Van reisvoorbereiding was geen sprake... de koersveranderingen in het late stadium lijkten niet ingegeven door goed zeemanschap...

Het lijkt er op dat het niet voldoen aan goed zeemanschap onvermijdelijk als slecht zeemanschap wordt aangemerkt.

In mijn nabije omgeving ken ik een voorbeeld van iemand die met een klein sloepje met zijn vrouw en twee kinderen op het IJ de bakboordwal hield. Hij deed dit - wel op de hoogte van de strenge regels die ter plaatse gelden - bewust om te voorkomen dat hij binnen een afstand van ca 200 meter twee keer het op dat moment zeer drukke IJ zou moeten oversteken. Er was, buiten de tonnen, geen tegemoetkomend verkeer, behalve dan die politieboot die uit het niets opdook en € 90, wilde hebben. De schipper van het sloepje wees op de omstandigheden en beriep zich op goed zeemanschap. Naar het leek tevergeefs, de verbalisant deelde zijn mening niet. Maar de bon die zou worden thuisgestuurd heeft hij nooit ontvangen. Administratief foutje of toch een klein beetje goed zeemanschap?

TEKST: DICK SLUIS