

Uit de botenpraktijk van mr. Frits

Goed zeemanschap en aansprakelijkheid



MR. FRITS

In iedere editie bespreekt mr. Frits Hommersom, advocaat gespecialiseerd in watersportkwesties, speciaal voor de lezers van Botentekoop een voorbeeld met adviezen uit zijn nautische praktijk.

Frits@hommersomadvocatuur.nl

Op de weg noemen we ze voorrangregels, maar op het water spreken we over uitwijkregels. Als schipper ben je verplicht er alles aan te doen om een aanvaring te voorkomen. Goed zeemanschap heet dat.

Net zoals in het wegverkeer (de WVW) moeten we ons op het water aan de regels van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) houden. Als je dat niet doet, ben je in principe aansprakelijk voor schade. En omgekeerd: als ik alles volgens het boekje doe, ben ik dan gedekt? Nee dus. In tegenstelling tot op de weg is op het water sprake van een heel belangrijke, zogenaamd 'open norm': goed zeemanschap.

Net-niet

Wanneer je je aan de regels houdt, zal er meestal sprake zijn van goed zeemanschap. De basis-uitwijkregels zijn simpel: loef wijkt voor lij; motor wijkt voor spier en motor wijkt ook voor zeil. Belangrijker is dat je misschien wel voorrang hebt, maar het nooit mag nemen. Goed zeemanschap betekent verder dat je niet in een 'laatste moment'-situatie wil komen. Uitkijken en inschatten wat andere watergebruikers doen is verplicht en kan veel ergernissen voorkomen. Soms kun je namelijk al een 'net niet'-situatie voorkomen door even op te loeven, gas terug te nemen of juist te versnellen. Eigenlijk ben je dus een goed zeeman wanneer je het niet op de voorrangregels aan laat komen.

Kruisende schepen

De uitwijkregels spelen bij uitstek een rol bij elkaar kruisende schepen. Een klassiek voorbeeld: Een schip vaart aan stuurboordwal op het hoofdvaarwater en van stuurboord uit een nevenvaarwater

komt een ander schip. De hoofdregel is duidelijk: het schip dat aan stuurboordwal op het hoofdvaarwater vaart heeft voorrang op kruisende schepen. Maar misschien kent de schipper de regels niet of heeft hij niet op de kaart gekeken? Van het schip dat voorrang heeft mag hier worden verwacht dat het maatregelen neemt om een aanvaring te voorkomen. Wanneer dit wordt nagelaten, is het zeker niet gezegd dat alle schade voor rekening van het kruisende schip zal komen.

Mede-aansprakelijk

Treffend voorbeeld is een aanvaring uit het verleden bij Terneuzen. De verkeerspost had beide schepen op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van een ander schip op kruisende koers, maar geen van beide nam marifooncontact op met de ander. Hoewel het ene schip een fout had gemaakt door geen voorrang te geven, besliste de rechter dat ook het schip dat voorrang nam, medeaansprakelijk was voor de schade (in een verdeling van 75-25 procent). Enkele overwegingen van de Raad voor de Scheepvaart luiden: "Het bijhouden van posities is een kwestie van goed zeemanschap", "Van reisvoorbereiding was geen sprake" en "De koersveranderingen in dit stadium lijken niet te zijn ingegeven door goed zeemanschap."

Ook een speedbootschipper die er geen rekening mee hield dat zijn hekgolf bij een ander schip voor problemen kon zorgen, werd aansprakelijk gehouden. Bij zeilwedstrijden is het wedstrijdreglement leidend. In bijna alle wedstrijden op openbaar vaarwater (die niet exclusief zijn afgebakend) blijft het BPR van kracht. Je moet dus altijd goed zeemanschap toepassen, ook al kan het je misschien een hogere plaats of zelfs de overwinning kosten. ↓



Vorzorgsmaatregelen (Art. 1.04)

"De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat: het leven van personen in gevaar wordt gebracht; schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden; de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht."

Afwijken van het reglement (Art. 1.05)

"De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart (...) volgens goed zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement."