

BEN JE SCHIPPERS BESTUURDER OF TOCH ALLEBEI?

Frits Hommersom is watersportadvocaat
en vertelt over de dagelijkse praktijk.



Dat pleziervaart met te veel alcohol ook onpleziervaart kan worden, leert de volgende trieste kwestie.

Na een cafébezoek wil een van de vrienden van G. graag eens aan het roer van G's stoere speedboot staan. Bij het onderdoor varen van een brug met te hoge snelheid schat de vriend de hoogte verkeerd in en slaat met zijn

hoofd tegen de stenen brugrand. Hij overlijdt ter plaatse. G. wordt strafrechtelijk vervolgd, hem wordt kort gezegd dood door schuld ten laste gelegd. G. heeft als schipper een opvarende zonder vaarbewijs en onder invloed van alcohol het schip laten besturen, waardoor het ongeval zijn schuld is.

Kon G. als schipper van de boot aangemerkt worden ten tijde van het ongeval? G. vindt van niet: omdat de vriend aan het roer had gestaan, moest deze als schipper gelden. De artikelen 1.02 tot en met 1.04 van het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) leggen aan de schipper de verplichting op om bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften alle voorzorgsmaatregelen te nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt, geboden zijn.

FEITELIJK OF GEZAGVOEREND?

Uit de parlementaire geschiedenis blijkt sprake van een onderscheid tussen de schipper (bestuurder) die feitelijk de koers en de snelheid van het schip bepaalt en degene die als gezagvoerend schipper optreedt. Beiden kunnen schipper zijn in de zin van het BPR zónder dat deze in dezelfde persoon verenigd moeten zijn. Het BPR bepaalt dat de schipper van een snelle motorboot verantwoordelijk is voor de naleving van met name de artikelen 8.05 en 8.06, juist omdat de schipper niet altijd dezelfde is als degene die een snelle motorboot bestuurt.

De rechtbank vond dat G. niet het gezag volledig (expliciet) had overdragen. G. was wel teruggetreden als 'feitelijk bestuurder' en het slachtoffer gedroeg zich als 'feitelijk schipper', maar G. was nog steeds 'gezagvoerend schipper' in de zin van het BPR. Ook oordeelde de rechtbank dat het alcoholgebruik te hoog was om de boot naar behoren te kunnen besturen en werd G's handelen beoordeeld als aanmerkelijk onvoorzichtig. G. werd veroordeeld voor dood door schuld.

De rechtbank legde, anders dan geëist door de officier van justitie, geen straf op aan G. De rechter vond de impact van het geval al voldoende straf op zich. Het Openbaar Ministerie ging in hoger beroep en het Gerechtshof vond een straf wel op zijn plaats, naast de verbeurdverklaring van G's boot. Het gerechtshof legde een taakstraf op en een ontzegging van de bevoegdheid tot het voeren van schepen (de leiding hebben over).

Je blijft dus (bijna) altijd verantwoordelijk voor je opvarenden! Net als achter het stuur van een auto, geldt ook aan het roer een maximum alcoholpromillage van 0,5. Voor het varen onder invloed van alcohol kan een boete worden opgelegd. In een ernstig geval kan ook de vaarbevoegdheid worden ontzegd. **D**

Frits