

2022-09-06;

## **Onduidelijke termen in uitleg en voorlichting over Vaarregels**

### Beste spierkrachtschippers.

Met onderstaande uitleg over Vaarregels/voorlichting komen "spierkrachtschippers" niet bedrogen uit.

Tijdens het bekijken van vele websites, folders en andere informatiebronnen zie ik geregeld een veelheid aan termen en uitdrukkingen en beweringen die bij mij nogal verbazing wekken. Ik lees die dan vaak door mijn "juridisch getinte" bril en constateer dan de nodige haken en ogen. Dit bracht mij ertoe om onderstaande uitleg toe te voegen op deze website en mijn Facebookpagina.

Waar wringt het in veel voorlichtende uiteenzettingen tussen juridische begrippen en gehanteerde termen? Waar haperen die vaak gehanteerde termen?

In mijn boekje "Kano-Vaarregels in Nederland" (<https://kanovaarregels.nl>) heb ik in het algemeen een korte beschrijving gegeven over definities en begrippen in Wetten/Reglementen/Verordeningen (hieronder afgekort tot WRV).

Aan die korte beschrijving wil ik een uitleg toevoegen over hoever die definities en begrippen strekken ook bij andere uiteenzettingen van vaarregels die te vinden zijn op websites of in folders en/of informatiebladen, die op verschillende manieren aangeboden en geadviseerd worden.

Hiermee streef ik naar een juridisch juiste uitleg van vaarregels ten opzichte van de incorrecte termen die anderen gebruiken in hun uiteenzettingen en adviezen op websites en/of in folders en dergelijke.

De in de WRV beschreven definities en begrippen zijn bedoeld om een ondubbelzinnige, duidelijke omschrijving te hebben voor correcte interpretatie. In het algemeen staan nagenoeg alle vaar-/voorrangsregels voor Nederland zowel in het BPR als in het RPR, beschreven in de hoofdstukken 6, in de artikelen 6.01 t/m 6.33.

Als er onverhoopt een incident of ongeval gebeurt zal het Openbaar Ministerie en een Rechter altijd gebonden zijn aan de in de WRV vastgelegde definities en de regels zoals deze vastgelegd zijn in die WRV. Verzekeringsmaatschappijen zullen op hun beurt eveneens kijken naar de mate waarin de wettelijke regels gevolgd zijn om te bepalen in welke mate zij genoodzaakt zijn schade te vergoeden.

Termen die geregeld gebruikt worden maar niet als definitie of begrip in de WRV omschreven zijn, vergroten de kans op verwarring of onduidelijkheid. Daar beginnen die termen te wringen met de juridische definities en begrippen.

Gebrek aan kennis van de beschreven definities en begrippen, in combinatie met "voorlichting" middels de gebruikte termen, zorgt bij veel schippers voor een onduidelijk gedrag en daardoor ook vaak ongewenste situaties.

Voor iedereen is het mogelijk om te toetsen of een term juridisch correct is of niet. Dit kan namelijk door in het begin van een WRV te kijken naar welke definities of begrippen daarin vastgelegd zijn en wat ze betekenen.

Enkele voorbeelden van wel (vaak) gehanteerde maar niet beschreven termen zijn:

### **Het Vaarreglement;**

Dat was een overheidsreglement, geldig van 1965 tot 1984. Toen werd het afgeschaft omdat de inhoudelijke regels waren opgenomen in de andere Reglementen. Het nu nog noemen van de term of regels van "het Vaarreglement" getuigt mijns inziens helaas van niet actuele kennis van de tegenwoordig geldige reglementen. Hierdoor creëert het gebruik van deze term onduidelijkheid.

### **Beroepsvaart/Beroepsvaartuig;**

Noch in het BPR, noch in het RPR, komt in de vaarregels een term voor die hier op lijkt. Gevoelsmatig denken veel mensen de strekking te begrijpen. Echter zijn er schepen die beroepsmatig gebruikt worden die toch niet onder de "voorrangsregels" vallen van de gesuggereerde "Beroepsvaart". Ook zijn er genoeg schepen die niet beroepsmatig gebruikt worden maar toch onder die "voorrangsregels" vallen. Hierdoor creëert deze term een stuk onduidelijkheid. Het BPR (+ RPR) kent wel o.a. de definities: Groot Schip, Klein Schip, Snel Schip, Snelle Motorboot, Motorschip, Zeilschip, Passagiersschip etc. Kijk voor alle definities in Artikel 1.01 van het BPR/RPR. Hierbij merk ik op dat een schip onder meer dan één definitie kan vallen.

### **Recreatievaart/Pleziervaart/Pleziervaartuig/Pleziervaarder;**

Noch in het BPR, noch in het RPR, komt in de vaarregels deze term voor. Hierdoor ontstaat dus ook onduidelijkheid. Vaak valt zo'n Pleziervaartuig onder de definitie van Klein (Motor/Zeil)Schip, ondanks dat er genoeg zijn die onder de definitie van Groot (Motor/Zeil)Schip vallen.

Voor Grote schepen gelden geregeld andere (vaar-/voorrangs-)regels dan voor Kleine Schepen. Hierdoor creëert ook deze term onduidelijkheid.

### **Voorrang hebben;**

Deze term is in het landverkeer algemeen gebruikelijk. Echter in de WRV voor het verkeer op het water staat nergens beschreven dat een schip(per) "voorrang heeft". In de voorrang gerelateerde artikelen staat dan in het BPR veelal geschreven: "moet voorrang verlenen" en in het RPR staat dan: "moet uitwijken".

Daarom wordt in de scheepvaart vaak geschreven: "Voorrang is geen recht, maar een plicht om te verlenen" of ook wel "je hebt pas voorrang als het je wordt verleend".

Ook is er in het BPR (art. 6.03) beschreven wat het verschil is tussen "voorrang verlenen" en "medewerking mogen verlangen" juridisch gezien verschillende gedragingen.

### **Binnenschip;**

Dit is een definitie uit de Binnenvaartwet. Die wet regelt heel veel zaken die te maken hebben met vrachtvervoer met schepen (veelal Grote Motorschepen) over de Nederlandse wateren.

Het is geen definitie in het BPR of het RPR en werkt daardoor ook voor de vaar- en voorrangsregels onduidelijkheid in de hand.

Een ander punt van extra aandacht verdient de term Goed Zeemanschap. Zoals die term geregeld uitgelegd wordt ontstaat daarbij de indruk dat op dat vlak Kleine Schepen duidelijk meer moeten doen dan Grote Schepen die beroepsmatig vracht vervoeren. Hierdoor kan de indruk ontstaan dat aan de Kleine Schepen "in mindere mate" voorrang verleend dient te worden dan aan Grote Schepen.

Echter na de veranderingen van 2004, in het BPR, is inbegrepen dat van schippers die beroepsmatig (met Grote Motorschepen) varen ook veel professioneel inzicht en aanpassing verlangd wordt. Dat houdt in dat ook zij in moeilijke, drukke, lastige situaties een vooruitziende/anticiperende blik en een grote mate van professionele verantwoordelijkheid moeten tonen naar schepen/schippers waarvan zij redelijkerwijs kunnen verwachten dat die onvoldoende bekend zijn met de geldende vaarregels en de (manoeuvree)beperkingen van Grote (Motor)schepen. Zij moeten op verantwoorde wijze rekening houden met hun eigen beperkingen in relatie tot hun vaarregel-verplichtingen.

In het recente verleden zijn diverse ongevallen door rechters in rechtszaken beoordeeld en werden de betrokken beroepsschippers toch veroordeeld naar aanleiding van hun rol/gedrag bij die ongevallen.

Die veroordelingen bleken toch (in)direct te maken hebben met hun gedrag op het vlak van Goed Zeemanschap.

Met deze uitleg mag duidelijk worden dat de veel voorkomende bewering "Beroepsvaart heeft altijd voorrang" duidelijk niet in overeenstemming is met een juridisch correcte weergave van de geldende vaarregels uit het tegenwoordige BPR/RPR.

Arend Aalbrecht