



GOED ZEEMANSCHAP BESTAAT NIET

Lap elke wettelijke regel en bepaling over voorrang, uitwijken en andere veiligheidsaspecten aan je laars als goed zeemanschap dat vereist. Dat is in gewone taal de boodschap in artikel 1.05 van het Binnenvaartpolitiereglement en in voorschrift 2.b van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Ik herinner mij nog de discussie die losbarstte nadat de docent Zeerecht aan de Zeevaartschool in Enkhuizen deze disclaimer in beide documenten had toegelicht. Op het eerste gezicht zijn het prima kapstokartikelen. Ze onderstrepen dat de verantwoordelijkheid van een schipper nooit volledig in starre regels is te vatten. Maar denkend aan situaties waarin je bewust van een regel zou moeten afwijken, rijzen onmiddellijk vragen. Wat is 'goed zeemanschap'? Wat valt daar allemaal onder? Wie bepaalt uiteindelijk wat goed is en waar is dat vastgelegd?

Goed zeemanschap is de optelsom van kennis, kunde, inzichten, wetten, regels en ervaring. Dat pakket is bijzonder waardevol bij het voorkomen van fouten en ongelukken. Het is ook onfeilbaar. Bij alles wat fout gaat, zal het oordeel altijd zijn dat het volgens goed zeemanschap anders had moeten. Maar wát 'goed' is, zal arbitrair blijven en achteraf worden vastgesteld. Neem een uitwijksituatie waarin het respecteren van de regels duidelijk een aanvaring zou hebben veroorzaakt, maar ook jouw noodmanoeuvre fout afloopt. Het oordeel achteraf zal zijn dat de partijen het volgens goed zeemanschap 'niet zover hadden moeten laten komen.' Tja, met zo'n *wise crack* in gedachten moet je op een mooie zomerzeildag niet eens van wal steken in de top-tien van onze drukste zeilwateren. Goed zeemanschap bestaat niet concreet, tastbaar en toetsbaar, maar is een collectief gedragen mythe. Zoiets als de waarde van geld. Die waarde kun je er alleen aan hechten als je ervan uit gaat dat ieder ander dat ook doet. Bovendien moet iets of iemand er gezag aan geven: de koning, de staat of – in het geval van goed zeemanschap – de rechter of de Raad voor de Scheepvaart. Wat goed is, zal daardoor meebewegen met ontwikkelingen in onze cultuur, economie, techniek en maatschappelijke ordening. In goed zeemanschap van vijftig jaar geleden speelde de zorg voor het zeemilieu geen enkele rol, nu wél. En

doordat tegenwoordig innovatie en competitieve sportbeleving maatschappelijk zo hoog staan aangeschreven, worden de deelnemers aan de Vendée Globe en de Volvo Ocean Race niet als roekeloos en onverantwoord beschouwd, maar als helden. Volgens de ongeschreven normen van goed zeemanschap, neem je geen onnodig risico en haal je bij ruwe zee voldoende vaart uit het schip. De zeehelden die nu tot de verbeelding spreken, doen het omgekeerde.

Nog een leuke om op te herkauwen voordat we in het voorjaar weer los kunnen. De gedragscode in het Werelderfgoed Waddenzee zegt dat waterrecreanten de natuur niet mogen verstoren. Stel je kruist met korte en lange slagen op in een drukbevaren geul. Precies op de plek waar je na een lange slag over stuurboord overstag zal gaan, ligt een groep zeehonden op een plaat te rusten. Maar je bent vooral in beslag genomen door een groot aantal jachten en charterschepen dat je met ruime wind over de volle breedte van het vaarwater tegemoetkomt. Je kunt er alleen veilig langs als je buiten de tonnen in nog voldoende diep water je slag verlengt, maar dan verstoor je de zeehonden. Dat wil je niet. Je wacht, schat en kient en gooit dan het roer om. In de aanstormende vloot ontstaat verwarring en jouw manoeuvre veroorzaakt schade. Getuigt dit wel of niet van goed zeemanschap?

Rob Bijnsdorp is journalist, communicatieadviseur en zwerver op en langs het water. De nieuwste ontwikkelingen in jachtontwerpen en navigatie-elektronica gaan aan hem voorbij. Maar des te meer gaat zijn aandacht uit naar de kwaliteit van het leven aan boord en naar de bijzonderheden van het water waarop we varen.

“**DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN EEN SCHIPPER IS NOOIT VOLLEDIG IN STARRE REGELS TE VATTEN**”



BEELDBANK RIJKSWATERSTAAT / HARRY VAN REEKEN