

Aansprakelijkheid bij KNMC-toertochten

Een juridisch gegist bestek

I. Inleiding

Voor het ordelijk verloop van KNMC-toertochten is het van belang dat deelnemers hun verantwoordelijkheden kennen. Een vraag die zo oud is als de watersport zelf luidt: wie is aansprakelijk wanneer het misgaat.

Juridisch kader en verantwoordelijkheden

Dit document zet uiteen:

- welke partijen betrokken zijn
- wie waarvoor verantwoordelijk is
- welke regelgeving van toepassing is
- welke zorgplicht van de schipper mag worden verwacht

De uitgangspunten zijn klassiek. De schipper blijft eindverantwoordelijk. Dat beginsel is al generaties lang leidend in het vaarrecht en wordt bevestigd door wet en rechtspraak.

II. Betrokken partijen en aansprakelijkheid

1. De vereniging KNMC

De KNMC is een vereniging zonder winstoogmerk. Zij organiseert toertochten in organisatorische zin, maar voert geen feitelijke navigatie uit en houdt zich bewust bij de bestuurlijke wal. Daarmee minimaliseert de KNMC aansprakelijkheid en voorkomt zij dat een tocht ongemerkt als economische activiteit kwalificeert.

Aansprakelijkheid van de vereniging kan uitsluitend ontstaan op grond van artikel 6:162 BW, onrechtmatige daad. Dat vergt een verwijtbare gedraging.

Denkbaar is aansprakelijkheid bij:

- grove nalatigheid in de organisatie
- het achterhouden van essentiële veiligheidsinformatie
- het niet wijzen op relevante vaarregels
- het negeren van evidente risico's

De KNMC:

- geeft geen vaarinstructies
- stuurt geen schepen aan
- neemt geen nautische beslissingen

Daarmee blijft haar rol beperkt en haar aansprakelijkheid gering.

2. Toertochtleiders

De tochtleider is vrijwilliger. Zijn handelen wordt getoetst aan de maatstaf van de redelijk handelend vrijwilliger.

Aansprakelijkheid ontstaat alleen bij evidente nalatigheid, zoals:

- het plannen van een route over droogvallend gebied bij laagwater
- het geven van aanwijzingen in strijd met artikel 1.04 BPR
- het negeren van weerswaarschuwingen in strijd artikel 6.29 BPR
- het niet wijzen op uitluisterplichtsectoren en/of geen rekening houden met (snelheid aanpassen bij) slechte zicht- en weersomstandigheden)

De tochtleider is geen gezagvoerder. Hij geeft geen bevelen maar hooguit praktische aanwijzingen, over bijvoorbeeld marifoonzakenwant op vele wateren geldt de uitluisterplicht (bijvoorbeeld Rijnvaartpolitiereglement artikel 4.05 en bepaalde sectoren van de Grote Rivieren en soms op groot water zoals de Waddenzee. Daarvoor is de schipper zelf verantwoordelijk en niet de toertochtleider.

3. Schipper en eigenaar

De kernregel luidt:

De schipper is altijd eindverantwoordelijk.

Dit volgt uit:

- BPR
- Boek 8 BW
- maritieme jurisprudentie

Relevante bepalingen zijn onder meer doch niet uitsluitend:

- artikel 1.04 BPR zorgvuldig handelen
- artikel 1.09 BPR vermijden van gevaar
- artikel 6.04 BPR verantwoordelijkheid voor manoeuvres
- artikel 6.16 BPR varen bij slecht zicht
- artikel 6.29 BPR snelheid aanpassen
- artikel 1.23 BPR verlichting en seinen

De schipper blijft aansprakelijk bij:

- navigatiefouten
- negeren van betonnening
- verkeerd uitwijkgedrag
- onjuist inschatten van stroming
- varen in konvooi zonder voldoende afstand
- onvoldoende uitluisteren

4. Deelnemers

Elke deelnemer is en blijft verantwoordelijk voor zijn eigen schip, zijn eigen handen aan het roer en het opvolgen van aanwijzingen. Een toertocht is geen groeps-VOF waarin aansprakelijkheid collectief wordt gedragen. Onoplettendheid zorgt gewoon voor eigen aansprakelijkheid.

Iedere deelnemer blijft verantwoordelijk voor:

- zijn eigen schip en vaarbewijzen
- zijn bemanning
- zijn vaargedrag
- zijn uitrusting

Een toertocht is geen collectief aansprakelijkheidsverband. Iedere schipper vaart op eigen titel en risico.

III. Groot water

1. Begrip groot water

Op groot water gelden aanvullende eisen. Wie vaart op Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer, grote rivieren of territoriale zee dient te beschikken over het juiste vaarbewijs, kennis te hebben van de toepasselijke reglementen en zich vooraf zorgvuldig te informeren. Onwetendheid biedt geen bescherming.

Onder groot water wordt verstaan vaarwater met open karakter, beroepsvaart, windwerking, stroming en verkeersbegeleiding, waaronder:

- Waddenzee
- IJsselmeer
- Markermeer
- Randmeren
- Rijn, Waal, Maas
- Westerschelde
- Dollard
- territoriale zee

Op deze wateren geldt een **verhoogde zorgplicht**.

Van de schipper wordt verwacht dat hij:

- vooraf regelgeving controleert en over de juiste vaarbewijzen beschikt
- vaargebied juridisch correct kwalificeert
- actuele meldingen raadpleegt
- verkeersdiensten volgt
- rekening houdt met beroepsvaart
- weersverwachtingen beoordeelt

2. Vaarbewijzen

Voor schepen die: langer zijn dan 15 meter of • sneller kunnen varen dan 20 km/u geldt Vaarbewijsplicht I en op groot water vaarbewijs II en voor het Rijngebied gelden aanvullende eisen waaronder het Rijnpatent afhankelijk van traject en type schip.

IV. Toepasselijke regelgeving

Binnenwateren

- Binnenvaartpolitiereglement
- Reglement Grote Rivieren
- Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas

Rijngebied

- Rijnvaartpolitiereglement
- marifoonplicht
- uitlusterplicht
- verkeersposten

Westerschelde

- Scheepvaartreglement Westerschelde
- verkeersscheidingsstelsels
- VTS-verkeer

Dollard

- Scheepvaartreglement Eems-Dollard
- grensoverschrijdende voorschriften

Waddenzee

De Waddenzee is juridisch zee. Op grote delen geldt het BPR via aanwijzing. Daarnaast:

- Zeevaartreglement
- COLREGs
- Besluit scheepvaartverkeer Waddenzee
- natuurwetgeving

Van belang:

- verkeersdiensten zoals bijvoorbeeld Brandaris
- uitlusterplicht
- snelheidsbeperkingen
- regels inzake ankeren en droogvallen

Territoriale zee

- Zeevaartreglement
- COLREGs
- internationale aanvaringsregels

V. Juridisch kader

Burgerlijk Wetboek

- artikel 6:162 BW
- Boek 8 BW

Overige wetgeving

- Binnenvaartwet
- Binnenvaartbesluit
- Scheepvaartverkeerswet, besluiten, regelingen, aanwijzingen en toepasselijke jurisprudentie.

VI. Reglementaire vastlegging KNMC

In het KNMC-reglement is opgenomen:

- deelname op eigen risico
- verplichte verzekering
- uitsluiting aansprakelijkheid KNMC behoudens grove nalatigheid
- schipper blijft verantwoordelijk
- naleving van alle toepasselijke reglementen

VII. Deelnameverklaring

De deelnemer verklaart:

- op eigen risico deel te nemen en dit artikel gelezen te hebben,
- verzekerd te zijn
- te beschikken over vereiste vaarbewijzen
- marifoonregels te kennen
- aanwijzingen van de tochtleiding te volgen
- zelf verantwoordelijk te blijven

VIII. Medische gegevens

Medische formulieren blijven onder beheer van de deelnemer.

De KNMC verwerkt geen medische gegevens in verband met de AVG.

IX. Informatieverstrekking door tochtleiders

De tochtleider:

- controleert stremmingen
- vermeldt marifoonkanalen
- wijst op uitluisterplicht
- benoemt stroming en beroepsvaart
- communiceert verzamelpunten

X. Slotbeschouwing

De kern blijft: **De schipper is eindverantwoordelijk.**

Zeker op groot water geldt:

- juiste vaarbewijs verplicht
- meerdere reglementen tegelijk van toepassing
- verhoogde zorgplicht
- actieve voorbereiding vereist

Een toertocht vormt geen vrijstelling van wetgeving en goed zeemanschap is geen optie maar plicht.

Dit document is op verzoek van het bestuur opgesteld door ons lid mr. Humphrey G. van der Laan, waarvoor veel dank.