

Aansprakelijkheid bij KNMC-toertochten

Een juridisch gegist bestek

I. Inleiding

Voor het goede verloop van toertochten bij de KNMC is het van belang de aansprakelijkheid bij toertochten te kennen. Een vraag die even oud is als de eerste schipper die dacht: als ik voorop vaar, wie is er dan eigenlijk verantwoordelijk als het misgaat. Dit document schetst de verantwoordelijkheden, het toepasselijke recht en de traditionele praktijk die de Nederlandse watersporter al decennia overeind houdt, van het BPR op de Vecht tot het SRW bij windkracht 6 op de Waddenzee.

II. Betrokken partijen en aansprakelijkheid

1. De vereniging KNMC

Aansprakelijkheid van een vereniging rust op artikel 6:162 BW. De KNMC verricht geen feitelijke uitvoering van tochten 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 kan ontstaan bij:

- nalatige organisatie
- onvolledige veiligheidsinformatie
- het niet wijzen op regels als BPR artikel 6.16 (varen bij slecht zicht) of de uitlusterplicht op bepaalde wateren of bij bepaalde havens.

2. Toertochtleiders

De tochtleider is vrijwilliger. De zorgplicht wordt daarom beoordeeld naar de maatstaf van de redelijk handelend vrijwilliger. Aansprakelijkheid volgt alleen als sprake is van evidente nalatigheid, zoals:

- een route plannen over Waddenplaat De Razende Bol bij laagwater
- aanwijzingen geven die strijdig zijn met BPR-artikel 1.04 (zorgvuldig handelen)
- geen rekening houden met artikel 6.29 BPR (snelheid aanpassen bij slechte zicht- en weersomstandigheden)

Ook marifoonzaken zijn relevant: op vele wateren geldt de uitlusterplicht (bijvoorbeeld Rijnvaartpolitie-reglement artikel 4.05 en bepaalde sectoren van de Grote Rivieren). Een tochtleider die een konvooi door een uitlusterplichtsector stuurt zonder deelnemers daarop te wijzen, kan daarop juridisch worden aangesproken.

3. Schipper/eigenaar van het vaartuig

De klassieke regel blijft heilig: de schipper is eindverantwoordelijk. Het BPR en Boek 8 BW laten daar geen misverstand over bestaan.

- 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, mist, nevel, regen
- Artikel 4.05 RPR en Rijnreglement: uitlusterplicht marifoon
- Artikel 1.23 BPR verlichting en signalen

Wie de Waddenzee opsteekt, krijgt bovendien te maken met het **Scheepvaartreglement Eems-Dollard** en het **Scheepvaartreglement Territoriale Zee**. En op de Rijn geldt het **Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**, waarin de marifoonverplichting bijna net zo stevig is verankerd als de plicht om je anker niet in de vaargeul te laten vallen.

De schipper blijft aansprakelijk als de schade voortvloeit uit een fout in navigatie, bakboord/stuurboordmisverstanden, het negeren van betoning, invaren van een haven waar stroom staat, of het varen in lijn alsof men op de snelweg rijdt in plaats van op een rivier met stroming, kribben en beroepsvaart die geen zin heeft om op de rem te trappen.

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.**

III. Vergelijking met andere sectoren

Autoclubs, motorclubs en zelfs wandelverenigingen kennen het principe: deelname is op eigen risico. Dat patroon sluit nauw aan bij de nautische wereld. Net als op het water geldt: ook op de hei kun je struikelen door iemand anders, maar de organisatie is niet **zonder meer** aansprakelijk.

IV. Juridisch kader – Relevante regelgeving

1. Burgerlijk Wetboek

- 6:162 BW onrechtmatige daad
- Boek 8 BW aanvaringsrecht

2. BPR (Binnenvaartpolitiereglement)

- Artikel 1.04 zorgvuldig handelen
- Artikel 1.09 vermijden van gevaar
- Artikel 1.23 verlichting en signalen
- Artikel 6.04 verantwoordelijkheid schipper
- Artikel 6.16 varen bij slecht zicht
- Artikel 6.17 geluidssignalen
- Artikel 6.29 snelheid bij bijzondere omstandigheden

3. Sectorale en regionale reglementen

- **RPR** (Rijnvaartpolitiereglement) inclusief uitlusterplicht, marifoonkanalen en bijzonderheden rond beroepsvaart
- **SRW** (Scheepvaartreglement voor de Waddenzee) waarin droogvallen, geulen, prikken en zichtbeperkingen een bijzondere plaats hebben
- **SRGM** (Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas)
- **Reglement Grote Rivieren** en diverse lokale verordeningen

Op de Wadden gelden bovendien bijzondere regels inzake vaargeulen, tonnen die vrolijk van plaats wisselen, en de plicht alert te blijven op snel veranderend zicht en getij. De traditionele wijsheid luidt: op de Wadden is niet de vraag of je droogvalt, maar wanneer.

4. Binnenvaartwet en Binnenvaartbesluit

Bekwaamheidseisen, vaarbewijzen, marifooncertificaat, uitrusting.

V. Afweging en aanbevelingen

1. Reglementaire vastlegging advies

In het KNMC-reglement is opgenomen:

- deelname is op eigen risico
- de schipper heeft een passende verzekering
- de KNMC en tochtleiders zijn niet aansprakelijk behalve bij grove nalatigheid

- elke schipper is verantwoordelijk voor schip, bemanning en uitrusting
- naleving van BPR en toepasselijke regionale reglementen

2. Deelnameverklaring

De deelnemer verklaart bij inschrijving door middel van een vinkje dat:

- hij deelneemt op eigen risico
- zijn schip en opvarenden verzekerd zijn
- hij over de vereiste wettelijk vereiste kennis beschikt, inclusief marifoon indien verplicht
- aanwijzingen van de tochtleiding worden opgevolgd
- de schipper verantwoordelijk is voor manoeuvres en naleving van BPR en SRW/RPR

3. Medisch formulier

Handig, maar onder beheer van de deelnemer zelf graag aan boord een kopie, niet bij de KNMC i.v.m. de Uitvoeringswet AVG (UAVG), medische gegevens zijn bijzondere persoonsgegevens, waarvan verwerking door een vereniging alleen mag met een uitdrukkelijke wettelijke grondslag, en die heeft de KNMC hier niet.

4. Informatievoorziening door tochtleiders

- altijd actuele stremmingen en meldingen checken
- marifoonkanalen en uitluisterplicht per traject vermelden
- aandacht voor slecht zicht, stroming, beroepsvaart en kribben
- verzamelpunten aan het begin en einde duidelijk communiceren

5. Rol van de KNMC is beperkt

Alleen administratief en informatief. Geen feitelijke leiding, geen uitvoering. Daarmee blijft de aansprakelijkheid beperkt en wordt Btw-plichtig voorkomen.

VI. Conclusie

Met duidelijke afspraken, een traditioneel vormgegeven eigen-risico-clausule, een heldere deelnemersverklaring en respect voor het BPR, RPR en SRW is het aansprakelijkheidsrisico beperkt. De wet is helder: de schipper blijft eindverantwoordelijke en goed zeemanschap is geen optie maar plicht.

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