



De aansprakelijkheid van de VSRP, de aansprakelijkheid van de schipper

1

Welk probleem ontstaat als er tijdens een klein of grootschalig evenement met onze ronde en platbodemschepen 'iets gebeurt': een ongeluk, een conflict, een ramp. Kan de VSRP of kan een groepje organiserende schippers dan aansprakelijk worden gesteld? Is het wellicht nodig om allerlei samenkomsten in een polis van de VSRP (bijv. een evenementenverzekering) onder te brengen?

Deze vragen vormden het startpunt voor een zoektocht naar datgene wat de VSRP moet doen, of laten, bij het organiseren van activiteiten voor haar leden. Het bleek dat er legio voorbeelden te bedenken zijn van grote en kleine 'rampjes', met allerlei gevolgen. Bij alles valt dan te discussiëren over de schuldige, of de nalatige. Er valt dus alles, maar ook niets over te zeggen. De praktijk zal zijn dat bij een grote of kleine calamiteit 'experts' rond de tafel zullen gaan om te kijken waar mogelijke aansprakelijkheid zou kunnen liggen.

Om toch vat te krijgen op de materie is de VSRP is over deze problematiek met juristen in gesprek gegaan. De uitkomsten van deze gesprekken zijn vertaald in heldere conclusies en aanbevelingen die met grote nadruk onder de aandacht van onze schippers zullen worden gebracht.

Lees verder!

2

De VSRP heeft nu een aansprakelijkheidspolis "bestuurder" (zie bijlage 1). De vraag hierbij is of daarmee de aansprakelijkheid afdoende is afgedekt.

Dat is niet het geval. Daarvoor zijn twee extra maatregelen nodig:

A

Uitsluiting van de aansprakelijkheid naar schippers/leden toe door het hanteren van "inschrijfvoorwaarden" bij activiteiten, zoals die ook gebruikt worden door zeilverenigingen die zeilwedstrijden organiseren. (zie bijlage 2 als voorbeeld)

B

Het uitwerken van zgn. zorgplicht door middel van reglementen en instructies.

Toelichting:

Aansprakelijkheid is niet iets wat je van te voren geheel kunt uitsluiten/ontlopen. Je zal van te voren moeten zorgen dat je er alles aan hebt gedaan om mogelijke ongelukken te vermijden.

Voorbeeld:

(is een juridische case) Iemand voer als gast mee op een skûtsje. Ze kreeg bij het gijpen de giek tegen haar hoofd: levenslang gehandicapt. De rechter oordeelde dat de schipper aansprakelijk was omdat die verzuimd had van te voren haar te vertellen dat die giek wel eens hard kon overkomen.

Voor het uitwerken van deze zorgplicht zijn een viertal concept-reglementen opgesteld. (zie bijlagen 3, 4, 5 en 6).

3

In het verleden is altijd de redenering gevolgd dat "de VSRP-samenkomsten van schippers" zijn en dus geen evenementen zijn zoals bedoeld door de overheid. Dus je hoeft je niet aan

allerlei evenementenregels te voldoen, alleen in speciale gevallen. Qua schaalomvang is dat goed verdedigbaar.

Wel zal met de waterbeheerder (waterpolitie) overlegd moeten worden als er wedstrijd- en admiraalzeilen wordt georganiseerd.

In de praktijk werkt dit goed. Temeer daar het bestuur een evenement of activiteit altijd organiseert met een lokale partner die op de hoogte is van de wet- en regelgeving in de betreffende plaats of regio. Als we onderdeel van een grootser evenement zijn, dan is het doorgaans lokaal al als evenement geregeld of is een gemeente directe partner. Het is dan van belang de deelnemende schippers te wijzen op datgene wat van hen wordt verwacht ten aanzien van veiligheid of lokale regels. In bijvoorbeeld Zwartsluis onder zeil, bij Sail Amsterdam en in Haarlem is vooraf duidelijk gecommuniceerd wie in geval van calamiteit de bevoegde persoon of instantie is en waaraan we ons hebben te houden.

Een evenementenverzekering is dus niet nodig. Per evenement kost zo'n verzekering al gauw € 600. Iets wat voor ons (bijna) niet te betalen is. De vraag is ook wat je wil verzekeren bij onze bijeenkomsten. Mogelijke risico's/geen risico's zijn:

- De schippers doen geen rare dingen met hun schip: ze zijn er zuinig op.
- Extra elektra kabels op de wal worden verzorgd door de plaatselijke organisatie of eigenaar (we huren), de havenmeesters letten erop.
- Publiek dat kleine rondjes meevaart met een schip, het komt weinig voor, er wordt geen opdracht voor gegeven, dus de schippers is verantwoordelijkheid.
-

Evenementenverzekeringen zijn meestal bedoeld om heel andere risico's te dekken, bijv. het wegwaaien van een tent, artiesten die niet komen opdruven, op het laatst geen vergunning krijgen etc.

PS. Als we zelf een grote tent plaatsen, zal je je wel moeten verzekeren tegen wegwaaien, schade aan inventaris etc. Meestal heeft de verhuurder van zo'n tent al zo'n verzekering. (denk dan wel aan de voorwaarden waaraan je moet voldoen!)

4

De jurist adviseerde om samenkomsten als van "platbodemvaarders aan de Maas" of andere evenementen van 'zelforganisaties' niet (met een omweg) onder onze aansprakelijkheid te brengen. Als bestuur kan en moet je niet aansprakelijk zijn voor dingen die gebeuren waarvan je geen weet hebt en waar je dus geen invloed op kan uitoefenen. Overigens: ook voor bijeenkomsten als "Fluessen-App" is dit het geval: het blijven ontmoetingsplekken van een aantal individuele watersporters die toevallig lid zijn van de VSRP.

Bestuurdersaansprakelijkheid

De kans dat naast de vereniging een bestuurslid ook zelf aansprakelijk wordt gesteld is klein; in de praktijk zijn er slechts enkele uitzonderingsgevallen bekend. In theorie kan een bestuurslid door iemand binnen de vereniging zelf en door iemand buiten de vereniging worden aangesproken.

Interne aansprakelijkheid van bestuurders

Het gebeurt sowieso al niet gauw dat een vereniging iemand persoonlijk aansprakelijk stelt die zich als vrijwilliger heeft ingezet voor de vereniging. De betrokken bestuurder moet dan wel aanwijsbare kwade bedoelingen hebben gehad voor een vereniging bereid is zo ver te gaan. Daarnaast werpt ook de wet nog een drempel op. Zo bepaalt deze dat elke bestuurder tegenover de vereniging gehouden is tot een behoorlijke vervulling van de aan hem opgedragen taak. Het moet dan gaan om handelingen die door geen redelijk handelend bestuurder in dezelfde omstandigheden zouden zijn verricht. Beslissingen die achteraf ongelukkig uitpakken zullen niet tot aansprakelijkheid leiden wanneer er vooraf op een weloverwogen manier mee is omgegaan. Een bestuurder blijft toch het risico lopen om te worden aangesproken op het handelen van een medebestuurder. Uitgangspunt is namelijk dat het bestuur als college bestuurt, waaruit een collectieve verantwoordelijkheid voortvloeit in geval van onbehoorlijke taakvervulling. Dit houdt in dat indien de vereniging schade lijdt, en dit is te wijten aan een verwijtbaar tekortschieten van een bestuurder, in beginsel alle bestuurders aansprakelijk kunnen worden gesteld. Een bestuurder kan aan zijn aansprakelijkheid ontkomen door aan te tonen dat hem persoonlijk geen verwijt kan worden gemaakt.

Externe aansprakelijkheid van bestuurders

Een bestuurder kan ook worden aangesproken door iemand van buiten de vereniging. Dat kan indien hij als bestuurder schade heeft veroorzaakt wat hem ernstig kan worden verweten. Er zou dan sprake moeten zijn van bijvoorbeeld opzet, grove schuld of roekeloosheid. In de praktijk zal dat niet snel voorkomen. Om aansprakelijkheid te voorkomen geldt als voorwaarde dat de statuten van de vereniging in een notariële akte zijn opgenomen en de vereniging is ingeschreven in het handelsregister.

Voorbeelden van praktijkgevallen

In de praktijk is het dus niet uitgesloten dat bestuurders van binnen of buiten de vereniging worden aangesproken. Aan welke soort gevallen moet je dan denken?

- Een vereniging laat velden goedkoop aanleggen door een als niet zo betrouwbaar bekend staande en niet gespecialiseerde aannemer. De velden worden volledig afgekeurd voor competities en moeten worden vervangen. De betreffende aannemer is inmiddels failliet. De vereniging maakt dubbele kosten. De leden kunnen het bestuur aanspreken.
- De penningmeester vergeet een brandverzekering af te sluiten voor het clubhuis. Het clubhuis brandt volledig af en er wordt dus niets uitgekeerd. Ook hier is sprake van een onbehoorlijke taakvervulling als gevolg waarvan de vereniging schade lijdt.
- Een bestuurder maakt afspraken met een leverancier zonder hiertoe alleen bevoegd te zijn. De zaak moet worden teruggedraaid maar de leverancier legt een claim neer.
- Het bestuur gaat ertoe over om zeer risicovol te beleggen met gelden van de vereniging en het gaat mis. De bestuurders kunnen worden aangesproken door de leden.

Deze voorbeelden geven aan dat er vooral gevaar bestaat om te worden aangesproken als een bestuurder flink buiten zijn boekje gaat bij beslissingen met grote financiële gevolgen voor de vereniging.

In de afgelopen jaren is er echter steeds meer aandacht voor de zorgplicht van een bestuur c.q. bestuurder. Zorgplicht ontstaat door de verantwoordelijkheid die je hebt en hoe je met die verantwoordelijkheid omgaat:

ondanks dat je bijv. bij een zeilwedstrijd je aansprakelijkheid uitsluit, dien je wel maatregelen te treffen die schade/ongelukken beperken, bijv. een alarmnummer instellen of een reddingsboot bij de hand houden.

Die zorgplicht is uitgewerkt in de “bestuurs-instructies” (bijlagen 3/6)

Nota aansprakelijkheid 1-10-2017

Bijlage 2

Uitsluitingsclausule:

Deelname aan bijeenkomsten, zeilwedstrijden en admiraalzeilen geschiedt volledig voor eigen risico van de deelnemende schippers en hun bemanningen.

De veiligheidsuitrusting van het deelnemende schip valt uitsluitend onder de verantwoording van de betreffende schipper.

Noch de VSRP, noch haar bestuursleden, noch personen die namens de VSRP bij het organiseren van de bijeenkomsten zijn betrokken, aanvaarden enige aansprakelijkheid voor schade in welke vorm dan ook, persoonlijk letsel daarbij inbegrepen, welke direct of indirect zijn ontstaan voor, tijdens of na de wedstrijden, admiraalzeilen, aanleggen en afvaren.

Communicatie:

Clausule vermelden op de website

Clausule vermelden in het boordboek

Bij aanmelden voor een bijeenkomst vermelden op het aanmeldingsformulier



Nota Aansprakelijkheid VSRP Bijlage 3

Bestuursinstructie voor schippers die (onbetaald) passagiers meenemen

Doel van de instructie

De veiligheid van onbetaalde passagiers te waarborgen

Beschrijving situatie

Vaak vraagt een uitnodigende partij (bijv. een gemeente) om bij evenementen kortstondig kleine rondjes te varen met nieuwsgierige belangstellenden.

Het bestuur is van mening dat zij dit streven moet bevorderen, maar wil tegelijk duidelijk maken dat de veiligheidssituatie aan boord bepaalt of de schipper deze rol wenst te spelen.

Daarom zal ze iedere schipper de volgende instructie willen geven:

Instructie

De schipper die geïnteresseerd is om hieraan gehoor te geven dient op de hoogte te zijn van de volgende noodzakelijke veiligheidsmaatregelen die onder zijn verantwoordelijkheid vallen:

- bepalen maximale capaciteit, dus hoeveelheid passagiers, die hij mee wenst te nemen (ook afhankelijk vaargebied en weersomstandigheden)
- zijn er voldoende zwemvesten voor alle passagiers
- zijn er andere reddingsmiddelen
- is de bemanning voldoende geïnstrueerd om de reddingsmiddelen te gebruiken
- controle of de passagiers kunnen zwemmen (vragen!)
- voor het wegvaren de passagiers instructies geven waaraan ze zich aan moeten houden, gevaarlijke situaties en plekken (“handen binnenboord”) aanduiden
- bemanningsleden dienen toe te zien op het handhaven van de instructies door de passagiers
- naast de roerganger moeten minimaal twee bemanningsleden hulp kunnen bieden bij overboord slaan etc.
- de communicatie met de wal moet kunnen plaatsvinden met telefoon (112) en marifoon. Kanaal moet bekend zijn.
- binnen 10 minuten moet de vaste wal kunnen worden bereikt op een plek die geschikt is voor hulpdiensten



Nota Aansprakelijkheid VSRP Bijlage 4 Bestuurs-instructie voor de VSRP-havenmeester

Doel van de instructie

Dit is een "Checklist verantwoordelijkheden VSRP-havenmeester".

In de praktijk ligt de VSRP op een plek (haven) waar vaak al toezicht wordt gehouden door een havenmeester. De VSRP-havenmeester houdt toezicht op de VSRP-vloot en stemt zijn toezicht af met de taken van de havenmeester.

Taakbeschrijving:

1. Het van te voren opstellen van een havenindeling, dit is een ligplaatsen-plattegrond van alle opgegeven schepen aan de hand van een bestuurs-instructie (het na te streven "beeld van de vloot in de haven")
2. Bij het binnenvaren de schepen naar hun ligplaatsen verwijzen en indien nodig vanaf de wal assisteren
3. Zorgen dat elektra-aansluitpunten eerlijk worden verdeeld over de schepen.
4. Toezien dat veilige elektra-aansluitingen vanaf de schepen worden gemaakt.
5. Iedere avond controle op de elektrische voorzieningen die zijn gemaakt op de wal
6. Mochten (bijv. 's nachts) onveilige plekken aan de wallekant zijn (ontstaan) bij de schepen, zal hij deze plekken afzetten met waarschuwingslint. Voordat het donker wordt zal hij daartoe een controle-rondje lopen.
7. Ziet toe of schippers hun landvasten veilig en op de grond vastmaken.
8. Indien deelnemers op verkeerde plekken aanmeren (dus niet op de hen toegewezen ligplaats), is de havenmeester bevoegd de schipper te dwingen om te verhalen. Indien schipper dit weigert, meldt de havenmeester dit aan het bestuur, die de deelnemer kan verwijderen.
9. Indien niet-deelnemers op gereserveerde plekken voor deelnemers gaan liggen en weigeren te vertrekken, wordt onmiddellijk het bestuur in kennis gesteld.
10. Na afloop van het evenement zal hij controleren of alles in oude staat is hersteld. Vergeten spullen op de wallekant zal hij verzamelen en meenemen



Nota Aansprakelijkheid VSRP Bijlage 5, Bestuurs-instructie wedstrijdzeilen

Doel van de instructie

De veiligheid van het wedstrijdzeilen op VSRP-bijeenkomsten voor alle deelnemers te waarborgen

Instructie

1

De organisatie van de wedstrijd wordt in handen gelegd van een plaatselijke watersportvereniging die aangesloten is bij het Watersportverbond. De watersportvereniging wijst een wedstrijdleider aan.

2

De wedstrijdleider stelt een wedstrijdplan op met onderdelen als baankeuze, startschip, boeien en jonen, aanpak organisatie. In dit plan mogen niet ontbreken:

- toestemming waterbeheerder
- Plaats en hoeveelheid rescue-boten
- Afspraken over de communicatie met deelnemers
- telefoon noodgevallen
- noodplan (snelle ontruiming wedstrijdveld)
- aantal meewerkende vrijwilligers

Dit plan heeft de goedkeuring van het bestuur van de VSRP.

3

Op het palaver voor de schippers, voorafgaand aan de wedstrijd, wordt door de wedstrijdleider het wedstrijdplan gepresenteerd. Aan de hand van de windrichting en weersverwachting wordt de baan (plek en lengte) bekendgemaakt en nadere instructies en adviezen gegeven.

4

Het bestuur van de VSRP geeft commentaar op dit plan en geeft aan voor wie dit geschikt is en voor wie de wedstrijd wordt afgeraden. Zij kan de zeilvoering zo nodig voorschrijven (bijv. reven).



Nota Aansprakelijkheid VSRP Bijlage 6, Bestuurs-instructie admiraalzeilen

Doel van de instructie

De veiligheid van het admiraalzeilen op VSRP-bijeenkomsten voor alle deelnemers te waarborgen

Instructie

1

De organisatie van het admiraalzeilen wordt in handen gelegd van de commandant. Deze commandant kan VSRP-lid zijn. Een bestuurder mag geen commandant zijn.

2

De commandant stelt een zeilplan op zoals baankeuze, plek admiraalschip, aanpak organisatie. In dit plan mogen niet ontbreken:

- toestemming waterbeheerder
- de te verrichten manoeuvres
- Plaats rescue-boot
- Af te spreken communicatie met deelnemers
- telefoon noodgevallen
- noodplan (snelle ontruiming wedstrijdveld)
- aantal meewerkende vrijwilligers, met namen
- manier van groeten
- aanloopbaan
- afloopbaan

Dit plan behoeft de goedkeuring van het bestuur van de VSRP.

3

Op het palaver voor de schippers, voorafgaand aan het admiraalzeilen, wordt door de commandant het zeilplan gepresenteerd. Aan de hand van de windrichting en weersverwachting wordt de baan (plek en lengte) bekendgemaakt en nadere instructies en adviezen gegeven. Tevens het te verwachten tijdschema. Bovendien wordt een concept-eskaderindeling gepresenteerd

4

Het bestuur van de VSRP geeft commentaar op dit plan en geeft aan voor wie dit geschikt is en wie dit wordt afgeraden. Zij kan de zeilvoering zo nodig voorschrijven (bijv. reven, alleen fok).

In samenspraak met de schippers worden de eskaders vastgesteld en de eskadercommandanten benoemd.