



# Aansprakelijkheid van de schipper voor gasten en bagage

Het hierbij geplaatste artikel gaat heel zakelijk in op de aansprakelijkheid van elke schipper en (al dan niet) betalende gasten. Het is dus van belang voor elke schipper. Laat u zich er echter niet van weerhouden om met vrienden of relaties te gaan zeilen met uw eigen schip. Het is alleen goed om te weten hoe een en ander wettelijk is vastgelegd.

*Als jurist is varen niet altijd een pretje; je bent je nogal bewust van de risico's en van dreigende aansprakelijkheden. Met gemengde gevoelens sta je soms de verrichtingen van je gasten op het voordek te bekijken waar het blok van de fokkenschoot als een dolle hond tekeer gaat. Het 'even' afhouden met hand of voet in de sluis levert evenmin veel ontspanning op voor de roerganger. Het bergen van de zeilen op een slingerend schip veroorzaakt druppeltjes op de bovenlip.*

*Aan de andere kant heeft zo'n beroepsdeformatie ook wel voordelen. Je bent misschien wel beter in staat de gevolgen van je handelen in te schatten. De gemoedsrust die dat met zich meebrengt is ook wat waard. Tegen deze achtergrond lijkt het nuttig de geldende regels eens op een rij te zetten.*

Eerst maar eens een misverstand uit de weg helpen. Anders dan sommigen denken maakt het voor de aansprakelijkheid van de schipper niet uit of hij betalende gasten of 'echte' gasten aan boord heeft. Voor de wettelijke bepalingen is het verrichten van een tegenprestatie (betaling) niet essentieel, ook kosteloos vervoer valt eronder.

De regels die hierna worden beschreven gelden dus niet alleen voor de chartervaart, maar ook voor de schipper die met familie of vrienden vaart.

## **Algemeen**

Het woord 'charter' in de zin van vervoer van personen met een schip, is op zichzelf geen juridisch begrip. De wet spreekt over personenvervoer.

## **Definitie**

De wet omschrijft de overeenkomst van personenvervoer over binnenwater als volgt; *De overeenkomst van personenvervoer, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun bagage uitsluitend over binnenwateren te vervoeren.*

**Let op 1:** het hoeft dus niet in alle gevallen de reiziger zelf te zijn die de overeenkomst aangaat, maar het kan ook bijvoorbeeld diens werkgever (bedrijfsuitje) of een reisbureau zijn.

**Let op 2:** dat de vervoerder een tegenprestatie (betaling) bedingt, is niet essentieel; ook de overeenkomst tot kosteloos vervoer wordt door de wettelijke bepalingen beheerst.

## **Binnenwater**

Als binnenwater worden ook beschouwd de **Dollard, de Waddenzee, het IJsselmeer**, de stromen en de riviermonden.

## **Regelend recht**

De bepalingen met betrekking tot vervoer van

personen over binnenwater zijn van regeland recht, dat wil zeggen dat de partijen vrij zijn daarvan af te wijken en andere afspraken te maken.

## **Uitzonderingen**

De bepalingen die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van **dood of letsel** en van **schade aan de bagage** en in geval van opzet van de vervoerder zijn van **dwingend recht**, dat wil zeggen daarvan kan niet worden afgeweken.

## **Bagage**

Hieronder valt zowel hutbagage als handbagage. **Hutbagage** is de bagage die de reiziger in zijn hut heeft, die hij in zijn bezit, onder zijn toezicht of in zijn macht heeft.

**Handbagage** is de bagage die de reiziger als gemakkelijk mee te voeren, draagbare, dan wel met de hand verrijdbare zaken op of bij zich heeft.

## **Vervoerperiode**

De tijd dat de reiziger of zijn hut- of handbagage aan boord van het schip verblijft, de tijd van inscheping en ontscheping, alsmede de tijd dat de reiziger of zijn hut- of handbagage te water wordt vervoerd tussen wal en schip v.v., indien de prijs hiervan in de vrachtprijs is inbegrepen of

het voor dit hulpvervoer gebezigde schip door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld. (denk aan vervoer per bijboot/ tender)

### **Aansprakelijkheid van vervoerder in geval van dood of letsel.**

De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van een reiziger, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

In beginsel moet schuld van de vervoerder worden aangetoond, en ligt de bewijslast bij de wederpartij.

**Let op 1:** de reiziger die geen wederpartij is komt op grond van deze bepalingen geen directe actie tegen de vervoerder toe. Deze reiziger kan wel het reisbureau of zijn werkgever aanspreken, indien die met de vervoerder heeft gecontracteerd. Deze wederpartij zal vervolgens de vervoerder kunnen aanspreken.

**Let op 2:** in geval van catastrofes - schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand - geldt een aanzienlijk lichtere bewijslast voor de wederpartij. In die gevallen moet de vervoerder bewijzen dat hij geen schuld had aan de ramp, omdat deze immers het gevolg was van een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet kon vermijden, alsmede dat hij niet kon verhinderen dat deze omstandigheid tot het voorval leidde, waarvan de dood of het letsel het gevolg was.

**Let op 3:** gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip of van het materiaal waarvan hij zich voor het vervoer bedient, wordt aangemerkt als een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

De vervoerder is voor door hem gebruikte hulp-personeel (zetschipper, maat) op gelijke voet als voor zichzelf aansprakelijk.

In het geval van vervoer zonder tegenprestatie (betaling) kan er voor de rechter aanleiding zijn het schadebedrag te matigen.

Voor matiging is echter geen plaats als de aansprakelijkheid van de vervoerder is gedekt door verzekering.

### **Aansprakelijkheid voor hut- en handbagage**

De regeling is vrijwel identiek als die met betrekking tot aansprakelijkheid in geval van dood of letsel.



**Let op:** de vervoerder is niet aansprakelijk in geval van verlies of beschadiging van **geldstukken, verhandelbare documenten, goud, zilver, juwelen, sieraden, kunstvoorwerpen of andere zaken van waarde**, tenzij deze zaken van waarde aan de vervoerder in bewaring zijn gegeven en hij overeengekomen is hen in zekerheid te zullen bewaren.

### **Navigatie; afwijking van koers tot redding**

Ook wanneer er geen sprake is van dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van bagage kunnen afwijkingen bij de navigatie van het schip aanleiding geven tot vorderingen.

Te denken is daarbij aan vorderingen wegens het op grond van nautische overwegingen niet aanlopen van een bepaalde haven, het onmogelijk worden van bepaalde activiteiten aan boord van het schip door het slingeren van het schip, ook als één en ander door vaartvermindering of koerswijziging vermeden had kunnen worden. In die gevallen is de vervoerder **niet aansprakelijk**.

Verder moet het de vervoerder ( de schipper) altijd vrijstaan aan zijn verplichtingen tot het verlenen van hulp te voldoen, zonder dat daaruit vorderingen van reizigers kunnen voortvloeien.

### **Limitering van aansprakelijkheid.**

De aansprakelijkheid van de vervoerder is in geval van dood of letsel beperkt tot een bedrag van € 137.000,- per reiziger.

In geval van vertraging of verlies, beschadiging van bagage geldt een bedrag van € 1.000 per reiziger.

Deze beperkingen gelden niet voor zover de schade is ontstaan uit eigen handelen of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

### **Dwingend recht**

Zoals vermeld kan - ten nadele van de reiziger - niet worden afgeweken van de bepalingen met betrekking tot dood of letsel van een reiziger of verlies of beschadiging van bagage.

### **Tot slot**

De regels zijn duidelijk, als er aansprakelijkheid wordt vastgesteld dan is deze beperkt tot het vermelde maximum. Die beperking geldt niet in geval van opzet, grove schuld dan wel ernstige nalatigheid van de schipper.

Ik denk dat de meeste schippers zich wel bewust zijn van hun verantwoordelijkheid, zowel ten opzichte van hun gasten als voor het in goede staat houden van hun schip.

Maar het is vanzelfsprekend van belang te zorgen voor een goede verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid. Ook dan geldt dat opzet, grove schuld of ernstige nalatigheid van de schipper consequenties zal kunnen hebben voor de dekking. Ook zal gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip of van het materiaal waarvan de schipper zich bedient voor de verzekeraar aanleiding kunnen zijn de dekking ter discussie te stellen. Verder is het de moeite waard na te gaan of vervoer van en naar het schip per tender onder de dekking van de polis valt.

Voor de chartervaart geldt verder dat er afspraken moeten worden gemaakt over betaling, annulering, schade veroorzaakt door gasten enzovoorts. Het is aan te raden, en ik meen dat dat over het algemeen ook gebeurt, dat soort zaken in algemene voorwaarden vast te leggen. Daarbij is van belang dat de wederpartij te voren, of uiterlijk bij het sluiten van de overeenkomst kennis heeft kunnen nemen van die voorwaarden.

DICK SLUIS, VAN DIEPEN VAN DER KROEF ADVOCATEN, AMSTERDAM. E: D.SLUIS@VANDIEPEN.COM