

VEELGESTELDE VRAGEN

Aansprakelijkheid bestuur

1) Wie is bij een roei-incident binnen de vereniging aansprakelijk? ¹

- a) De **eigenaar** van de boot is aansprakelijk. Dat zal veelal de vereniging zijn. Tevens geldt dat degene die in de boot vaart, dit op eigen gezag en risico doet. Een lid kan zich dus niet verschuilen achter ontbrekende regels van de vereniging.
Daarnaast geldt dat iemand die schade heeft, zelf mag kiezen bij wie deze een claim neerlegt. De vereniging/eigenaar van de boot kan aansprakelijk worden gesteld. Er zijn ook voorbeelden waarbij de betreffende **roeier of stuurman/-vrouw** (al dan niet mede) aansprakelijk worden gesteld.
- b) Als de vereniging aansprakelijk wordt gesteld, zijn dat dus niet de individuele bestuursleden. Dat zou wel kunnen indien bijvoorbeeld schade ontstaat als gevolg is van het **niet behoorlijk** vervullen van de bestuurstaken, zoals onachtzaamheid, plichtsverzuim, misleiding ed., maar dan moet een bestuurslid wel erg laks met veiligheid omgesprongen zijn, wetende dat die schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn van zijn of haar handelen. In de meeste gevallen betreft het onbehoorlijk bestuur financiële zaken, maar ook seksuele intimidatie, misbruik en andere vormen van grensoverschrijdend gedrag in hoedanigheid van verenigingsbestuurder, binnen de roeisport.
- c) Bij een incident wil een bestuur het natuurlijk niet op zijn geweten hebben dat het een aspect duidelijker had kunnen regelen. Een bestuur of bestuurslid kan zich dus ook **moreel verantwoordelijk** voelen. Uiteindelijk kan dat leiden tot een beslissing om al dan niet aan te blijven als bestuurder. In een vereniging moeten de leden zich bewust zijn dat ze soms zware taken in handen leggen van bestuursleden.

2) Hoe hard zijn (veiligheids)regels?

- a) Een vereniging die harde regels wil hanteren, legt bij het bestuur de - vaak onmogelijke - taak neer om de regels te **handhaven**. Feitelijk zal het onuitvoerbaar zijn om bij elke outing alle zaken te controleren. Het bestuur heeft minder menskracht en gezagsrelatie in vergelijking met een werksituatie. Passender bij het verenigingskarakter is een 'gedragmatige' aanpak. Een klimaat waarin elk lid zich medeverantwoordelijk voelt en zich als een rolmodel opstelt voor andere leden, en openstaat voor feedback.
- b) Een roeiboot vaart op de openbare (vaar)weg. Daar gelden veelal de verkeersregels zoals opgenomen in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Als algemeen grondbeginsel geldt voor de regelgeving op het water: het moeten betrachteren van **goed zeemanschap**. De principes van goed zeemanschap levert een schipper niet meer rechten (op voorrang bijvoorbeeld) maar kan wel additionele plichten behelzen (om gevaarlijke situaties te vermijden). Die plichten kunnen ook inhouden dat men in bepaalde gevallen van de voorgeschreven regels moet afwijken, indien dat veiliger is.

¹ RoeiBlad 11, december 2015. P 14-17

Vaarweg- en verkeersregels zijn dus in principe dwingend, maar de richtlijnen die vervat zijn in goed zeemanschap kunnen tot afwijken van de regels nopen, welke afwijking vervolgens verschoonbaar is. Een dergelijke afwijking moet wel goed beredeneerd kunnen worden.

Daarop sluit aan dat de internationale roeibond FISA *Minimum Guidelines for the Safe Practice of Rowing* heeft opgesteld. Daarin staat dat nationale bonden en lokale roeiverenigingen richtlijnen moeten uitwerken gericht op de lokale situatie. Interpretatie van wat passend is in een lokale situatie is dus van groot belang. Hier ligt een belangrijke taak bij lokale verenigingen, ook in onderlinge samenwerking als ze dezelfde wateren bevaren. Voorts kan overleg met scheepvaartinstanties en de lokale vaarwegbeheerder ook bijdragen aan onderling begrip en veiligheid.

3) Hoe zorg je dat men zich aan veiligheidsregels houdt?

- a) Naar mate lokale regels gedetailleerder worden, ontstaan uitdagingen bij interpretatie en toepassing. Stel: je maakt een roeiverbod bij 5° C, en een bij windkracht 6. Is het dan wel veilig om bij 6° C te varen, in combinatie met windkracht 5? Het bestuur staat dan voor het **dilemma** om de regels verder te specificeren of om ruimte te creëren voor interpretatie door een roeier² die op dat moment verantwoordelijk is voor de roeiboot en haar bemanning.
- b) Wanneer een vereniging veiligheidsregels heeft doordacht, zou een **volgende fase** in een veiligheidsbeleid kunnen zijn om het accent te verschuiven in de richting van het opleiden van roeiers om **goed om te gaan met de regels**. Een gevaarlijke situatie doet zich doorgaans voor als een samenloop van omstandigheden. Een roeier moet vanuit goed zeemanschap de juiste afweging kunnen maken, wetende wat de richtlijnen zijn voor een bepaalde plek in de vaarweg, en rekening houdend met verschillende variabelen zoals windkracht, windrichting, temperatuur, boottype, ervarenheid en/of kwaliteit bemanning, obstakels, ander verkeer etc.
De rol van het verenigingsbestuur richt zich in dit geval minder op het uitwerken van regels maar bijvoorbeeld meer op het organiseren van opleidingen, het stimuleren van feedback en intervisie en het faciliteren van veiligheidsvoorzieningen.
- c) Er zal altijd een aantal harde grenzen nodig blijven die absoluut niet overschreden mogen worden. Het is aan te bevelen dat een bestuur deze opstelt in overleg of in opdracht van de **waterwegbeheerder** – zoals Rijkswaterstaat, politie of de Havenmeester in grote havens. Formele sanctionering is dan uiteindelijk ook hun taak, en niet die van het bestuur. Het is daarom aan te bevelen als het bestuur met enige regelmaat - samen met andere verenigingen aan hetzelfde roeiwater - met deze instanties rond de tafel zit om bijvoorbeeld knelpunten en near-accidents te bespreken.
- d) **Hang de regels op** boven het afschrijfbord en/of bij de afschrijfcomputer in het clubhuis zodat iedereen hier gemakkelijk nota van kan nemen. Duidelijk en zichtbaar. Net als op het water!

² Volgens de wetgeving, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) moet er aan boord een verantwoordelijke schipper zijn. Deze hoeft niet de feitelijke bestuurder van de roeiboot te zijn. Het is aan te bevelen bij elke outing af te spreken wie eindverantwoordelijk is en bijvoorbeeld beslist over de te varen koers en veranderende weersomstandigheden interpreteert.