

Watersportverzekering

Polisvoorwaarden

Inhoud van de polis

Algemene voorwaarden

- 1 Begripsomschrijvingen
 - 2 Grondslag van de verzekering
 - 3 Verzekeringsgebied
 - 4 Gebruik van het verzekerde object
 - 5 Dekking
 - 6 Hulpverlening SOS International
 - 7 Uitsluitingen
 - 8 Verplichtingen van de verzekerde bij schade
 - 9 Vaststelling en regeling van de schade
 - 10 Betaling van de schadevergoeding
 - 11 Premiebetaling
 - 12 No-claimkorting
 - 13 Wijziging van risico
 - 14 Wijziging van premie en/of voorwaarden
 - 15 Duur en einde van de verzekering
 - 16 Adres
 - 17 Privacyreglement
 - 18 Klachten
- Definities

Belangrijke preventietips

Veilig varen met pleziervaartuigen

Algemene voorwaarden

1 Begripsomschrijvingen

1.1 De Amersfoortse

NV Amersfoortse Algemene Verzekering Maatschappij gevestigd te Amersfoort.

1.2 Verzekeringnemer

Degene met wie De Amersfoortse de verzekerings-overeenkomst is aangegaan.

1.3 Verzekerde

1.3.1 Verzekeringnemer;

1.3.2 Opvarenden.

1.4 Verzekerd object

1.4.1 Vaartuig: het op het polisblad omschreven vaartuig, standaarduitrusting, navigatie- en reddingsapparatuur, gereedschappen en alles wat zich permanent ten dienste van het vaartuig aan boord bevindt;

1.4.2 Voortstuwingsinstallatie: de tot de mechanische voortstuwung van het vaartuig dienende installatie(s) en toebehoren, waaronder:

- de motor met omkeermecanisme;
- de aandrijving, bestaande uit: schroefas, schroefaskoppeling en schroef;
- de koeling, op of aan de motor bevestigd;
- het instrumentenpaneel met bekabeling, voor zover het de voortstuwingsinstallatie direct dient.

Onder originele scheepsmotor wordt verstaan een nieuwe, als scheepsmotor geleverde en door de fabrikant van boten-/motorleverancier ingebouwde motor. Hieronder valt zowel de scheepsmotor die uitsluitend als scheepsmotor is ontworpen, als de motor met een zogenaamd universeel blok die door een fabrikant is omgebouwd tot scheepsmotor. Een motor die eerder dienst heeft gedaan als voertuig- of industriemotor en daarna is omgebouwd tot scheepsmotor, wordt niet als zodanig beschouwd.

1.5 Inboedel

De zich ten dienste van het verblijf aan boord van

gesloten kajuitjachten bevindende inboedel toebehorend aan een verzekerde, met uitsluiting van geld, geldswaardig papier, horloges, brillen, foto-, film- en video-apparatuur, kunstvoorwerpen, antiques, verzamelingen of voorwerpen met een zeldzaamheids-waarde, brom- en snorfietsen alsmede kostbare voorwerpen zoals sieraden, edelstenen, bont, voorwerpen van goud, zilver, platina en dergelijke.

1.6 SOS International

BV Nederlandse Hulpverleningsorganisatie SOS International.

1.7 Nieuwwaarde

Het bedrag onmiddellijk voor de schade benodigd voor het verkrijgen van nieuwe zaken van dezelfde soort en kwaliteit.

1.8 Dagwaarde

De nieuwwaarde onder aftrek van een bedrag vanwege waardevermindering door veroudering of slijtage.

1.9 Watersportseizoen

De verzekering is gedurende het hele jaar van kracht, ongeacht of er met het vaartuig wordt gevaren of niet. Onder het watersportseizoen wordt verstaan de periode van 1 maart tot en met 1 november van ieder jaar.

2 Grondslag van de verzekering

De omschrijving van het in het polisblad vermelde risico wordt geacht van verzekeringnemer afkomstig te zijn.

3 Verzekeringsgebied

De verzekering geldt uitsluitend binnen het op het laatst afgegeven polisblad vermelde verzekeringsgebied. Het verzekerde vaartuig dient een vaste ligplaats in Nederland te hebben en daar ook doorgaans afgemeerd te worden.

3.1 Verzekeringsgebied A

Benelux en Duitsland, begrensd door de Noordzeekust, de Noordzeekust van de Nederlandse en de Duitse Waddeneilanden en bij onderbreking van de zeekust door de kortste denkbeeldige getrokken lijn die de uiterste landkoppes met elkaar verbindt. Bovendien is de verzekering van kracht in het gebied tot tien mijl uit de kust (ook van de eilanden) van Nederland, België en Duitsland.

3.2 Verzekeringsgebied B (kleine vierkant)

Het gebied binnen de begrenzing 60 en 48 graden noorderbreedte en tussen 5 graden westerlengte en 25 graden oosterlengte.

3.3 Verzekeringsgebied C (grote vierkant)

Het gebied binnen de begrenzing 60 en 35 graden noorderbreedte en tussen 15 graden westerlengte en 30 graden oosterlengte. In de periode 1 november tot 1 maart is het vaargebied beperkt tot vaargebied B.

3.4 Verzekeringsgebied D

De vaart op de binnenwateren van Europa en op de Middellandse Zee tot maximaal tien mijl uit de kust van de tot Europa behorende landen. In de periode 1 november tot 1 maart is het vaargebied beperkt tot vaargebied A.

4 Gebruik van het verzekerde object

De verzekering geldt uitsluitend indien het verzekerde object voor genoeg wordt gebruikt en een vaste ligplaats in Nederland heeft. Onder gebruik voor genoeg wordt verstaan elk particulier, niet geheel of gedeeltelijk beroeps- of bedrijfsmatig gebruik. Meeverzekerd is het

deelnemen aan wedstrijden, openings- en prestatie-tochten, behalve voor vaartuigen die met ingeschakelde motor sneller dan dertig kilometer per uur kunnen varen.

5 Dekking

5.1 Schade aan het verzekerde object

5.1.1 Deze verzekering dekt de schade door verlies of beschadiging van het verzekerde object of een deel daarvan als gevolg van:

a een van buiten komend onheil;

b enig gebrek waaronder wordt verstaan een minderwaardige eigenschap in of van het verzekerde object. Indien de voortstuwingsinstallatie is voorzien van een originele scheepsmotor ouder dan zestig maanden of een niet-originele scheepsmotor, is van de dekking uitgesloten verlies of beschadiging van de voortstuwingsinstallatie die zonder tussenkomst van brand, ontploffing, omslaan, stranden, zinken, aanvaren of soortgelijke evenementen door een eigen gebrek (zoals hierboven bedoeld onder b) van de voortstuwingsinstallatie wordt veroorzaakt.

5.1.2 Buitenboordmotoren

Diefstal van buitenboordmotoren is uitsluitend gedekt na braak aan de afgesloten ruimte in het vaartuig waarin de buitenboordmotor zich bevindt, na braak aan een gebouw waarin de motor tijdelijk is opgeslagen of na verbrekking van het aangebrachte speciaal daarvoor bestemde aanhangmotorslot. Overboord raken van de buitenboordmotor is uitsluitend gedekt indien dit het gevolg is van een verzekerde gebeurtenis het vaartuig overkomen of door breuk van de bevestigingspunten.

5.1.3 Dekking elders

Met inachtneming van het in deze polis bepaalde en voor zover niet of niet voldoende elders verzekerd, geldt de verzekering tevens voor apparatuur, buitenboordmotoren, uitrusting, gereedschappen etc., behorende tot het verzekerde object, welke bij niet gebruik van het verzekerde object, van boord zijn verwijderd en tijdelijk aan de wal zijn opgeslagen in een gebouw, voor schade als gevolg van brand, storm, inbraak en onvoorziene waterschade. Onder inbraak wordt verstaan diefstal na sporen van braak aan een deugdelijk afgesloten gebouw of een deugdelijk afgesloten ruimte in een gebouw.

5.1.4 Lichtings- en opruimingskosten

De verzekering dekt de in overleg met De Amersfoortse vastgestelde kosten van het op vordering van de overheid lichten en/of opruimen van het verzekerde object ingeval van brand, stranding, zinken of vast raken als gevolg van een verzekerde gebeurtenis.

5.1.5 Hulp-, sleep- en bergingsloon

De verzekering dekt de redelijke, in overleg met De Amersfoortse vastgestelde kosten van hulp-, sleep- of bergingsloon (ook bij schade aan het verzekerde object ontstaan bij vervoer via de openbare weg), in verband met een verzekerde gebeurtenis. In een dergelijk geval zijn tevens gedekt:

- de in overleg met De Amersfoortse gemaakte kosten van bewaking van het verzekerde object;
- de kosten van telecommunicatie om in contact te treden met SOS International tot ten hoogste € 100,- per gebeurtenis;
- overige telecommunicatiekosten tot ten hoogste € 50,-

5.1.6 Vervangend vakantieverblijf

Indien het verzekerde object voor overnachting is ingericht en als zodanig onbruikbaar wordt ten gevolge van een verzekerde gebeurtenis, is meeverzekerd de door verzekerde gemaakte extra kosten van het huren van een vervangend vakantieverblijf of vervangend gelijksoortig

vaartuig tot een bedrag van € 150,- per dag met een maximum van € 1.500,- per gebeurtenis. Hierbij geldt dat het verzekerde object direct voor het evenement ook daadwerkelijk tevens als nachtverblijf werd gebruikt en dat na de schade de woon- of verblijfplaats redelijkerwijs niet bereikbaar is.

5.1.7 Ongevallendekking

Onder ongeval wordt verstaan een plotseling van buitenaf komend, onvrijwillig op het lichaam van verzekerde inwerkend geweld dat rechtstreeks en in een ogenblik, zonder medewerking van andere oorzaken, geneeskundig vast te stellen letsel als gevolg heeft.

Onder ongeval wordt tevens verstaan:

- verdrinking;

- verstikking (niet ten gevolge van ziekte).

Voor verzekerden die zich aan boord van het verzekerde object bevinden dan wel aan en van boord van het verzekerde object gaan is meeverzekerd:

a € 7.500,- bij overlijden ten gevolge van een ongeval.

Uitkering vindt plaats indien verzekerde uiterlijk veertien dagen na het ongeval en als enig rechtstreeks gevolg daarvan is overleden. Bij overlijden van verzekerde door een ongeval dient men De Amersfoortse ten minste 48 uur voor de begrafenis of crematie in te lichten en onmiddellijk onvoorwaardelijk sectie toe te laten; b maximaal € 15.000,- als vergoeding wegens blijvende invaliditeit, rechtstreeks en zonder medewerking van andere oorzaken uit het ongeval voortvloeiende ontstaan. Uitkering zal plaatsvinden zodra de mate van blijvende invaliditeit is vastgesteld, uiterlijk binnen 730 dagen na het ongeval.

c bij een ongeval waarbij meerdere personen zijn betrokken, zal de uitkering maximaal € 22.500,- bedragen. De uitkering zal dan eventueel verhoudingsgewijs geschieden.

d maximaal € 2.500,- als vergoeding voor als enig en rechtstreeks gevolg van het ongeval op medische indicatie noodzakelijk gemaakte kosten van geneeskundige behandeling. Vergoeding vindt plaats voor zover deze kosten niet elders zijn verzekerd en uiterlijk tot drie maanden na het ongeval.

5.1.8 Vaststelling van de uitkering bij blijvende invaliditeit

Van de bij blijvende invaliditeit verzekerde som wordt uitgekeerd bij volledig verlies of functieverlies van:

%		
het gezichtsvermogen van beide ogen (totale blindheid)	100	
beide armen of handen of alle (10) vingers		100
beide benen of voeten	100	
de geestvermogens	100	
een arm	75	
een onderarm	70	
een hand of alle (5) vingers		60
een duim	25	
een lid van de duim	12,5	
een wijsvinger	15	
een lid van de wijsvinger		5
een middelvinger	12,5	
een ringvinger of pink		10
een been	75	
een onderbeen of een voet	50	
alle tenen van een voet		15
een grote teen	5	
een van de overige tenen		3
reukvermogen	10	
smaakvermogen	5	

Volledige onbruikbaarheid wordt gelijk gesteld met verlies en gedeeltelijke onbruikbaarheid met gedeeltelijk verlies. Bij gehele of onherstelbaar verlies van het gezichtsvermogen van een oog 35 doch, indien De Amersfoortse uitkering heeft verleend wegens onherstelbaar verlies van het gezichtsvermogen van een oog bij verlies van het gezichtsvermogen van het andere oog 65 bij gehele of onherstelbare doofheid aan beide oren 60 bij gehele of onherstelbare doofheid aan een oor 25

doch, indien De Amersfoortse uitkering heeft verleend wegens gehele of onherstelbare doofheid aan een oor ingeval van gehele of onherstelbare doofheid van het andere oor 35

Bij verlies van verschillende vingers van een hand, wordt in totaal niet meer uitgekeerd dan hetgeen uitgekeerd zou zijn bij verlies van de gehele hand. Bij enig letsel, hierboven niet genoemd, of bij gedeeltelijk verlies van de hierboven genoemde lichaamsdelen of functies, wordt een geneeskundig vast te stellen evenredig percentage uitgekeerd volgens de richtlijnen van de American Medical Association. Ingeval van meerdere letsels ten gevolge van verschillende ongevallen, wordt in totaal niet meer uitgekeerd dan het verzekerde bedrag. Wordt een reeds voor het ongeval bestaande verminking of blijvende onbruikbaarheid van een lichaamsdeel door het ongeval vergroot, dan wordt de uitkering vastgesteld op grond van het verschil tussen de percentages van deze blijvende invaliditeit voor en na het ongeval. Bij de vaststelling van de mate van ongeschiktheid zal met het beroep van verzekerde geen rekening worden gehouden.

5.1.9 Noodreparaties

Met inachtneming van het in de polisvoorwaarden bepaalde, kunnen bij een verzekerde gebeurtenis noodreparaties tot € 375,- zonder vooroverleg met De Amersfoortse worden verricht, mits hiervan De Amersfoortse onmiddellijk in kennis wordt gesteld. Verzekerde dient hiervan een gespecificeerde nota van een herstelbedrijf te overleggen. Eventueel vervangen onderdelen dienen te worden bewaard tot het onderzoek door de in artikel 9.1 genoemde deskundige.

5.2 Inboedel

5.2.1 Verzekerde is de inboedel aan boord van een gesloten kajuitjacht voor schade als gevolg van brand, blikseminslag, ontploffing, diefstal na braak aan de kajuit alsmede stranding, zinken, aanvaring van het verzekerde object of een van buiten komend onheil het verzekerde object overkomen, mits het verzekerde object door dit onheil is beschadigd.

5.2.2 Dekking elders

De verzekering is eveneens van kracht indien de inboedel zich, bij niet-gebruik van het verzekerde object, tijdelijk aan de wal is opgeslagen in een gebouw, voor schade als gevolg van brand, storm, inbraak en onvoorziene waterschade. Onder inbraak wordt verstaan diefstal na sporen van voorafgaande braak aan een deugdelijk afgesloten gebouw of een deugdelijk afgesloten ruimte in een gebouw.

5.2.3 De schadevergoeding vindt plaats tot ten hoogste het voor de inboedel verzekerde bedrag, op basis van nieuwwaarde waarbij De Amersfoortse geen beroep op onderverzekering doet. Op basis van dagwaarde

worden zaken vergoed waarvan de dagwaarde voor de gebeurtenis minder bedraagt dan 40% van de nieuwwaarde. De dekking voor deze rubriek geldt uitsluitend voor zover de verzekerde inboedel niet of niet voldoende elders is verzekerd op een polis al dan niet van oudere datum.

5.3 Wettelijke aansprakelijkheid

5.3.1 De Amersfoortse dekt de wettelijke aansprakelijkheid van een verzekerde in diens hoedanigheid van eigenaar of gebruiker van het verzekerde object voor aan derden toegebrachte schade (met inbegrip van rente en kosten) tot ten hoogste het op het polisblad onder wettelijke aansprakelijkheid genoemde bedrag per gebeurtenis.

5.3.2 Voor vaartuigen die een snelheid van ten minste 31 km/uur kunnen behalen, gelden, met inachtneming van het overigens in de polis bepaalde, de volgende bepalingen:

- door het vaartuig getrokken waterskiërs of plankers worden niet als derden beschouwd;
- schade aan derden veroorzaakt door waterskiërs of plankers, getrokken door het verzekerde object, is uitsluitend gedekt indien en voor zover een verzekerde of degene die het verzekerde object met toestemming van een verzekerde bestuurde, zelf daarvoor wettelijk aansprakelijk is.

Deze dekking geldt uitsluitend indien zich ten minste twee personen van achttien jaar of ouder aan boord bevinden die verantwoordelijk zijn voor de wijze van varen en het toezicht op de waterskiërs of plankers en de sleeplijnen.

5.3.3 Als voor de waarborg van de rechten van de benadeelde het storten van een borgsom door een overheid wordt verlangd, zal De Amersfoortse deze borgsom verstrekken tot ten hoogste € 25.000,- voor alle verzekerden samen, mits de verzekerde voor wie de waarborg plaatsvindt bij De Amersfoortse aanspraak op vergoeding heeft voor de schade, waar de waarborg betrekking op heeft. De verzekerde is verplicht De Amersfoortse te machtigen over de borgsom te beschikken, zodra deze wordt vrijgegeven; hij zal alle medewerking moeten verlenen om de terugbetaling te verkrijgen.

6 Hulpverlening SOS International

De pleziervaartuighulp is niet van toepassing indien het vaartuig uitsluitend op wettelijke aansprakelijkheidscondities is verzekerd.

6.1 Uitvallen van het vaartuig

Hieronder wordt verstaan het niet kunnen vervolgen van de vaart over geschikte vaarwegen door:

- schade aan of verlies van het vaartuig door onverschillig welke onzekere gebeurtenis, ook ten gevolge van eigen gebrek of bestaande uit eigen gebrek van het vaartuig.
- blokkering van de vaarwegen naar Nederland.

6.2 Uitvallen van het vervoermiddel of de boottrailer,

waarachter respectievelijk waarop het vaartuig tijdens de reis is meegenomen. Hieronder wordt verstaan het niet kunnen vervolgen van de reis door:

- schade aan of verlies van het vervoermiddel of de boottrailer door brand, diefstal, joyriding, ontploffing, zelfontbranding of een andere onzekere gebeurtenis ook ten gevolge van eigen gebrek.
- een plotseling optredend defect aan het vervoermiddel (mits dit niet ouder is dan vijf jaar) of aan de boottrailer, ook ten gevolge van eigen gebrek.
- bergstorting, lawine, overstroming of een andere natuurramp in het buitenland.

6.3 Uitvallen van de schipper of bestuurder

Hiervan is sprake als deze tijdens de reis ten gevolge van ziekte of ongeval uitvalt en, op grond van medisch advies, geacht moet worden niet in staat te zijn de besturing van het vaartuig of het vervoermiddel voort te zetten, terwijl herstel binnen redelijke termijn niet te verwachten is en de overige verzekerden niet in staat of bevoegd zijn de besturing over te nemen.

6.4 De pleziervaartuighulp omvat:

6.4.1 de kosten van door SOS International georganiseerd vervoer van het vaartuig en/of trailer en de bagage, vanaf een ligplaats aan of op de wal, naar een adres in Nederland voor zover het opheffen van het uitvallen niet mogelijk is voor het tijdstip waarop de terugreis begint, of als vaarklaar maken, teruggave of opheffing van het uitvallen niet mogelijk is binnen twee werkbare dagen. Dit zal niet plaatsvinden als de kosten van het vervoer hoger zijn dan de dagwaarde van het vaartuig op dat moment. Als om deze reden besloten wordt om het vaartuig in het buitenland achter te laten, bestaat recht op vergoeding van de kosten van organisatie door SOS International van invoer of vernietiging van het vaartuig in het betrokken land. De douaneheffingen en kosten van vernietiging van het vaartuig zijn in dat geval ook onder de dekking van deze verzekering begrepen;

6.4.2 het inzetten door SOS International van een vervangende schipper of bestuurder wanneer de schipper of bestuurder is uitgevallen. Deze zal het vaartuig of vervoermiddel en de bagage samen met de verzekerden, voor zover voor hen plaats is, terugvaren of terugrijden naar een door verzekerde op te geven adres in Nederland. De hieruit voortvloeiende kosten (het honorarium en de reis- en verblijfkosten van de vervangende schipper of bestuurder) vallen onder de dekking van deze verzekering, met uitzondering van motorbrandstoffen, sluis-, haven-, tolgelden en andere soortgelijke kosten.

6.4.3 toezending door SOS International van onderdelen die ter plekke niet of niet op korte termijn verkrijgbaar zijn. De kosten van aankoop van de bestelde onderdelen, douaneheffingen en eventuele retourvracht zijn voor rekening van verzekerde, voor zover zij niet zijn begrepen in de dekking van deze verzekering.

6.5 Taakvervulling SOS International

6.5.1 SOS International zal haar diensten verlenen in goed overleg met de verzekerden, hun familieleden of zaakwaarnemers, binnen een redelijke termijn en voor zover overheidsvoorschriften of andere externe omstandigheden dat niet onmogelijk maken. Zij is vrij in de keuze van degenen die voor de hulpverlening worden ingeschakeld.

6.5.2 SOS International zal namens de verzekerden of hun zaakwaarnemers in hun naam verbintenissen aangaan.

6.5.3 SOS International heeft het recht vooraf de nodige financiële garanties te verlangen, voor zover de kosten die voortvloeien uit de verlening van haar diensten niet door deze verzekering worden gedekt. Wanneer hieraan niet wordt voldaan, vervalt zowel de verplichting van SOS International om de verlangde diensten te verlenen, alsook de in verband daarmee anders bestaande dekking van de verzekering.

6.5.4 SOS International is, behalve voor eigen tekortkomingen en fouten, niet aansprakelijk voor een schade die het gevolg is van fouten of tekortkomingen van derden, onverlet de eigen aansprakelijkheid van deze derden.

7 Uitsluitingen

Uitgesloten is schade door verlies of beschadiging:

7.1 als gevolg van geleidelijke inwerking van

- licht en vocht;

- bodem-, water- en luchtverontreiniging, tenzij de geleidelijke inwerking wordt ingezet door een plotselinge hevige uiting van verontreiniging en de verzekeringnemer de gevolgen daarvan redelijkerwijs niet kan voorkomen;

7.2 voortvloeiende uit of mogelijk geworden door aan een verzekerde te verwijten onvoldoende onderhoud van en onvoldoende zorg voor de verzekerde objecten.

Onder onvoldoende onderhoud of onvoldoende zorg wordt onder meer verstaan:

- het niet tijdig en effectief uitvoeren van onderhoud aan de verzekerde zaken;

- het niet of onvoldoende beschermen van verzekerde zaken tegen bevriezing;

- het niet verwijderen en opbergen in een deugdelijk afgesloten ruimte van zeilen, buis- en huik buiten het watersportseizoen (een ruimte die is afgesloten met een dekzeil of cabrioletkap is geen deugdelijk afgesloten ruimte);

- het niet in een deugdelijk afgesloten ruimte opbergen van losse zaken (een ruimte die is afgesloten met een dekzeil of cabrioletkap is geen deugdelijk afgesloten ruimte);

- het niet van boord verwijderen van nautische en audiovisuele apparatuur buiten het watersportseizoen, tenzij dit praktisch en redelijkerwijs niet uitvoerbaar is;

- het achterlaten van een (boot)trailer, al dan niet met een vaartuig, terwijl deze niet is beveiligd door een VIP/TNO goedgekeurd slot;

- het niet beveiligen van een al dan niet met bouten door de spiegel gemonteerde buitenboordmotor met een speciaal daarvoor bestemd aanhangmotorslot;

- het niet beveiligen van het staartstuk van een hekdrie-motor met een daarvoor bestemd moerslot;

- het achterlaten van een eventueel meeverzekerde bij- of volgboot die niet door een deugdelijk slot is beveiligd of is opgeborgen in een deugdelijk afgesloten ruimte;

- het niet zoveel mogelijk beperken van het diefstalrisico door bijvoorbeeld direct toezicht en het toepassen van een deugdelijke beveiliging.

7.3 als gevolg van normale slijtage;

7.4 voortvloeiende uit normale slijtage, indien verzekerde nagelaten heeft het aan slijtage onderhevige deel te vervangen;

7.5 bestaande in of voortvloeiende uit blaasvorming in polyester die wordt veroorzaakt door osmose en die zich openbaart na 36 maanden nadat het verzekerde object voor de eerste keer te water is gelaten;

7.6 veroorzaakt door of ontstaan uit gewapend conflict, burgeroorlog, opstand, binnenlandse onlusten, oproer, munitie door enige gewapende macht en vordering;

7.7 ontstaan bij aardbeving of vulkanische uitbarsting;

7.8 opgetreden bij of voortvloeiend uit atoomkernreacties, onverschillig hoe de reactie is ontstaan en zich heeft voorgedaan.

7.9 Geen uitkering of hulp wordt verleend bij uitvallen van het vaartuig of het vervoermiddel of boottrailer als gevolg van:

- een defect dat op eenvoudige wijze is te verhelpen of te voorkomen, bijvoorbeeld een lege brandstoftank of een lekke band;

- onvoldoende onderhoud en/of overbelasting van het vaartuig of het vervoermiddel of de boottrailer.

8 Verplichtingen van de verzekerde bij schade

8.1 Zodra de verzekerde kennis draagt van een gebeurtenis die voor De Amersfoortse tot een verplichting tot uitkering kan leiden, is hij verplicht De Amersfoortse:

8.1.1 zo spoedig mogelijk van de gebeurtenis kennis te geven;

8.1.2 ingeval van diefstal of vermissing binnen 24 uur na constatering aangifte te doen bij de plaatselijke politie;

8.1.3 zo spoedig mogelijk alle benodigde gegevens met betrekking tot de schade te verstrekken en stukken door te zenden;

8.1.4 zijn volle medewerking te verlenen en alles na te laten wat de belangen van De Amersfoortse zou kunnen schaden;

8.1.5 zich bij schades aan derden te onthouden van iedere erkenning van schuld of aansprakelijkheid alsmede van (toezegging van) betaling of schikking.

8.2 De verzekerde is tevens verplicht alle redelijke maatregelen te treffen welke dienen tot beperking of voorkoming van de schade.

8.3 Niet nakomen van verplichtingen

Indien verzekerde niet handelt volgens de verplichtingen, kan De Amersfoortse de uitkering weigeren, tenzij haar belangen daardoor niet geschaad zijn. De Amersfoortse is geen uitkering verschuldigd ingeval van bedrog, misleiding en wanprestatie door verzekerde.

8.4 De verzekerde is verplicht:

8.4.1 ingeval van uitval bestuurder, schipper, vervoermiddel, boottrailer of vaartuig mee te werken aan het verkrijgen van een door SOS International verlangde machtiging van de eigenaar van het vaartuig of het vervoermiddel of boottrailer;

8.4.2 ervoor te zorgen dat er tijdig en vrijelijk over het vaartuig of het vervoermiddel of boottrailer kan worden beschikt. Indien en voor zover dit niet het geval is, komen de daardoor gemaakte kosten voor rekening van de verzekerde. Als vrije beschikking over het vaartuig of het vervoermiddel of boottrailer wordt verhinderd door het niet betaald zijn van rekeningen en dergelijke, is de verzekerde verplicht SOS International hierover nauwkeurig in te lichten en haar in het bezit te stellen van de benodigde geldmiddelen tot betaling hiervan.

SOS International is pas nadat hieraan is voldaan verplicht tot het verlenen van hulp;

8.4.3 in alle gevallen waarin een beroep op deze rubriek moet worden gedaan, zich zo spoedig mogelijk en altijd vooraf, in verbinding te stellen met SOS International onder opgave van de verzekeringsgegevens.

9 Vaststelling en regeling van de schade

9.1 De vaststelling van de schade geschiedt, behoudens het in artikel 9.2 bepaalde, door een in onderling overleg aangewezen deskundige of door twee deskundigen waarvan verzekeringnemer en De Amersfoortse er elk één aanwijzen. Als de taxaties verschillen, benoemen de twee deskundigen een derde die een bindende uitspraak zal doen binnen de grenzen van hun taxaties.

De kosten van de deskundigen zijn voor rekening van De Amersfoortse. Het salaris en de kosten van de door de verzekeringnemer benoemde deskundige worden slechts vergoed tot het bedrag dat aan de door De Amersfoortse benoemde deskundige wordt vergoed.

9.2 Alleen De Amersfoortse is gerechtigd tot vaststelling en regeling van schade aan derden, tot het naar eigen inzicht voeren van verweer in of buiten rechte, tot het verschaffen van rechtsbijstand in civiele of strafzaken en tot het verrichten van betalingen rechtstreeks aan de

benadeelde. Een verzekerde dient zijn medewerking te verlenen om De Amersfoortse tot uitvoering van haar rechten in staat te stellen.

9.3 De schadevergoeding

Indien ingeval van schade het verzekerde object:

9.3.1 wordt gerepareerd, dan worden - met terzijdestelling van hetgeen daarover in de wet is geregeld - de reparatiekosten vergoed, onder aftrek van een veronderstelde verbetering nieuw voor oud, tot ten hoogste het op het polisblad genoemde verzekerde bedrag. Zolang het vaartuig niet ouder is dan tien jaar wordt bij vervanging van onderdelen geen aftrek toegepast voor veronderstelde verbetering wegens 'nieuw voor oud', tenzij sprake is van vervanging van:

- tuigage, (dek)zeilen, buiskappen en andere daarmee vergelijkbare onderdelen;

- een buitenboordmotor die op het moment van schade ouder is dan drie jaar.

Onder repareren wordt tevens verstaan het vervangen van (onder)delen van het verzekerde object.

Een dergelijke aftrek geldt alleen voor de materiaalkosten en niet voor het arbeidsloon, tenzij naar het oordeel van de deskundige, die de schade onderzoekt, de betreffende (onder)delen ook zonder het plaatsvinden van de gebeurtenis zich kennelijk in een staat bevinden dat reparatie niet meer achterwege kan blijven.

De Amersfoortse heeft het recht vergoeding van de reparatiekosten op te schorten, zolang de schade niet deugdelijk is gerepareerd. De Amersfoortse dient in de gelegenheid te worden gesteld de reparatie te controleren.

9.3.2 niet kan worden gerepareerd of uit de macht van de verzekerde is geraakt en terugverzekering niet binnen redelijke termijn is te verwachten, wordt de dagwaarde van het verzekerde object van vlak voor de schade vergoed tot ten hoogste het verzekerde bedrag en met terzijdestelling van de wettelijke regelingen;

9.3.3 niet wordt gerepareerd, hoewel dat wel mogelijk is, wordt de dagwaarde vergoed van het verzekerde object van vlak voor de schade of, indien deze lager zijn, de reparatiekosten onder aftrek van een veronderstelde verbetering nieuw voor oud.

9.3.4 Voor een buitenboordmotor tot en met 25 pk (18,4 kw) die niet ouder is dan 36 maanden en waarvan verzekerde de eerste eigenaar is, geldt de nieuwwaarde als basis voor de berekening van de uitkering. In geval van diefstal van de buitenboordmotor geldt de dagwaarde als basis voor de berekening van de uitkering tenzij de buitenboordmotor is beveiligd met een VIP/TNO goedgekeurd slot of als er sprake is van braak aan een met een slot afgesloten ruimte. Verzekerde dient het sleutel- of stickernummer direct na aanschaf van het VIP/TNO goedgekeurde slot door te geven aan De Amersfoortse. Voor de bepaling van de ouderdom van de buitenboordmotor zal worden uitgegaan van 31 december van het bouwjaar van de buitenboordmotor.

9.4 Op de schadevergoeding wordt in mindering gebracht:

- de waarde van de restanten van de vervangen onderdelen bij toepassing van de regeling onder artikel 9.3.1;

- de waarde van de restanten van het verzekerde object bij toepassing van de regeling onder artikel 9.3.2 en artikel 9.3.3;

- het op het polisblad vermelde eigen risico (dit is inclusief het eventueel verplicht eigen risico voor open boten van € 110,- plus het eventueel verplicht eigen risico voor snelvarende vaartuigen van 1% van de verzekerde waarde van het verzekerde object met een minimum van € 45,- en

maximum van € 110,-).

Indien het verzekerde vaartui voorzien is van een gasinstallatie en verzekeringnemer een ten tijde van de schade geldig Certificaat Gastechiek kan overleggen, dan wordt bij brand- en/of ontploffingsschade geen eigen risico in mindering gebracht op de schadevergoeding. Ook geldt geen eigen risico voor hulpverlening door SOS International, telecommunicatiekosten, hulp-, sleep- of bergloon.

9.6 De Amersfoortse doet geen beroep op onderverzekering.

9.7 Bij diefstal draagt verzekerde de eigendomsrechten op de betreffende goederen over aan De Amersfoortse, met inbegrip van het recht van terugvordering, dit onverminderd zijn recht op schadevergoeding.

9.8 Het verzekerde object kan overigens niet aan De Amersfoortse worden geabandonneerd.

9.9 De Amersfoortse zal indien enige bij deze polis gedekte schade-oorzaak ook geheel of ten dele elders is verzekerd, slechts gehouden zijn tot betaling van hetgeen volgens de wet in zodanig geval tot haar last komt, zonder tot teruggave van premie verplicht te zijn.

9.10 Heeft De Amersfoortse ten aanzien van een vordering van een verzekerde uit de polis een definitief standpunt ingenomen, door afwijzing van de vordering of door een (aanbod van) betaling bij wijze van finale kwijting, dan vervalt na 1 jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de rechthebbende of zijn gemachtigde van dit standpunt in kennis is gesteld, ieder recht op De Amersfoortse voor het schadegeval, waarop de vordering was gegrond.

9.11 Hulpverlening

9.11.1 Uitkering vindt alleen plaats nadat de originele nota's zijn overgelegd en onder aftrek van eventuele besparingen.

9.11.2 Zowel voor het plaatsvinden van de verzekerde gebeurtenissen, als voor de daaruit vloeiende schade, kosten en dergelijke, rust de bewijslast op de verzekerde. Hij is dan ook verplicht de originele schriftelijke verklaringen van de politie, artsen, reparatiebedrijven en dergelijke over te leggen.

10 Betaling van de schadevergoeding

Zodra alle op de schade betrekking hebbende stukken door De Amersfoortse zijn ontvangen en nadat zij haar verplichting tot vergoeding heeft erkend, zal zij binnen veertien dagen tot betaling overgaan.

11 Premiebetaling

11.1 Premiebetaling in het algemeen

De verzekeringnemer dient de premie, de kosten en de assurantiebelaasting vooruit te betalen uiterlijk op de dertigste dag nadat zij verschuldigd worden.

11.2 Niet betaling van de premie

Indien de verzekeringnemer het verschuldigde niet tijdig overeenkomstig artikel 11.1 betaalt of weigert te betalen, wordt geen dekking verleend voor daarna plaatsvindende gebeurtenissen. Een ingebrekestelling door De Amersfoortse is daarvoor niet vereist. De verzekeringnemer dient het verschuldigde eventueel verhoogd met aan de inning en gerechtelijke invordering verbonden kosten en rente alsnog te betalen. De buitengerechtelijke kosten bedragen 15% van het verschuldigde. De dekking begint weer na de dag waarop het verschuldigde door De Amersfoortse is ontvangen en als zodanig is geaccepteerd.

11.3 Niet betaling van de premie bij eigendomsovergang

Bij eigendomsovergang van het verzekerde object geldt voor de premiebetaling het volgende.

11.3.1 Reeds betaalde premie wordt gereserveerd volgens het bepaalde in artikel 15.4.1.

11.3.2 De premie die pas per eerstkomende premie-vervaldatum en daarna verschuldigd zou worden, hoeft alleen dan niet door verzekeringnemer betaald te worden, indien hij binnen veertien dagen na de eigendomsovergang De Amersfoortse hiervan in kennis heeft gesteld. Deze kennisgeving dient onderbouwd te worden met een bewijs van de eigendomsovergang.

12 No-claimkorting

Indien verzekerde geen schade heeft gemeld, wordt de volgende premiekorting verleend.

Na één schadevrij verzekeringsjaar

10%.

Na twee opeenvolgende schadevrije verzekeringsjaren

15%.

Na drie opeenvolgende schadevrije verzekeringsjaren

20%.

Na vier opeenvolgende schadevrije verzekeringsjaren

25%.

Na vijf opeenvolgende schadevrije verzekeringsjaren

30%.

Na zes opeenvolgende schadevrije verzekeringsjaren

40%.

Na één uitkering zal de korting als volgt terugvallen:

- 40% wordt teruggebracht tot 20%

- 30% wordt teruggebracht tot 15%

- 25% wordt teruggebracht tot 10%

- 20% of minder wordt teruggebracht tot 0%.

Indien verzekeringnemer tijdens de verzekeringsduur bij De Amersfoortse ten minste drie achtereenvolgende jaren de maximale no-claimkorting geniet en in die periode geen schades vergoed heeft gekregen, zal bij de eerste schade-uitkering die daarna volgt geen terugval van no-claimkorting worden toegepast. De korting zal niet terugvallen:

- bij een vergoeding wegens brand-, blikseminslag- of ontploffingsschade;

- bij een vergoeding wegens stormschade als het vaartui ligt afgemeerd of op de wal ligt;

- bij een vergoeding wegens diefstal van het gehele verzekerde hoofdobject en het verzekerd hoofdobject niet binnen 90 dagen wordt teruggevonden;

- indien De Amersfoortse de door haar betaalde vergoeding heeft verhaald, ongeacht de daaraan verbonden kosten;

- bij een uitkering in verband met hulpverlening (artikel 6).

13 Wijziging van risico

Verzekerde is verplicht De Amersfoortse zo spoedig mogelijk kennis te geven van een wijziging in het gebruik of verandering van de vaste ligplaats van het verzekerde object of indien zich andere omstandigheden voordoen die het risico voor De Amersfoortse merkbaar beïnvloeden. De Amersfoortse kan ingeval van risico-wijziging premie en/of voorwaarden aanpassen.

14 Wijziging van premie en/of voorwaarden

De Amersfoortse heeft het recht de premie en/of de voorwaarden van bepaalde groepen verzekeringen en bloc te wijzigen. Behoort deze verzekering tot die groep, dan is De Amersfoortse gerechtigd de premie en

de voorwaarden van deze verzekering overeenkomstig die wijziging aan te passen op een door haar te bepalen datum. De Amersfoortse zal de verzekeringnemer van deze wijziging in kennis stellen. De verzekeringnemer wordt geacht met de wijziging te hebben ingestemd tenzij hij De Amersfoortse binnen dertig dagen na de kennisgeving het tegendeel heeft bericht. In dit laatste geval eindigt de verzekering per de in de mededeling door De Amersfoortse genoemde datum. De mogelijkheid van opzegging van de verzekering door verzekeringnemer geldt niet indien:

- de wijziging van de premie en/of voorwaarden voortvloeit uit wettelijke regelingen of bepalingen;
- de wijziging een verlaging van de premie en/of een uitbreiding van de dekking inhoudt.

15 Duur en einde van de verzekering

15.1 De verzekering wordt aangegaan voor de in het polisblad vermelde termijn tussen de genoemde ingangs- en einddatum, en wordt telkens voor de gelijke termijn en onder dezelfde voorwaarden voortgezet, tenzij een van de partijen de verzekering ten minste drie maanden voor het einde van die termijn schriftelijk aan de wederpartij opzegt.

15.2 De verzekering eindigt:

15.2.1 indien de verzekeringnemer weigert de wijziging van de premie en/of voorwaarden te accepteren die De Amersfoortse op grond van deze voorwaarden kan verlangen;

15.2.2 bij eigendomsovergang;

15.2.3 zodra De Amersfoortse de schade aan het verzekerde object heeft vergoed krachtens artikel 9.4.2;

15.2.4 zodra het verzekerde object ophoudt zijn thuishaven in Nederland te hebben;

15.2.5 zodra het verzekerde object niet meer uitsluitend voor genoegen wordt gebruikt;

15.3 De Amersfoortse kan de verzekering opzeggen of onder andere voorwaarden voortzetten:

15.3.1 vanaf het moment dat haar een schademelding ter kennis komt tot dertig dagen na betaling van de schadevergoeding of afwijzing van de schade. De verzekering eindigt of wordt gewijzigd acht dagen na de datum van deze kennisgeving;

15.3.2 ingeval van bedrog, misleiding of wanprestatie door verzekerde. De verzekering eindigt dan met onmiddellijke ingang;

15.3.3 tijdens een schorsing van de verzekering ten gevolge van het niet of niet tijdig betalen van de premie, kosten en/of assurantiebelaasting;

15.3.4 per premievalidatum indien deze kennisgeving ten minste drie maanden daarvoor is gedaan.

15.4 Uitsluitend ingeval genoemd in artikel 15.3.1 bestaat recht op teruggave van de onverdiende premie.

15.4.1 Bij beëindiging volgens het bepaalde in artikel 15.2.2 bestaat geen recht op restitutie. De dekking zal daarentegen worden opgeschort en het betreffende premiedeel wordt gereserveerd voor een periode van drie jaar en wordt verrekend bij voortzetting van de overeenkomst voor een ander vaartuig.

16 Adres

Alle kennisgevingen van De Amersfoortse aan de verzekeringnemer, gericht aan zijn laatst bij De Amersfoortse bekende adres of aan het adres van de tussenpersoon via wiens bemiddeling deze verzekering loopt, hebben bindende kracht.

17 Privacyreglement

De bij de aanvraag van een verzekering verstrekte persoonsgegevens en de eventueel nader over te leggen persoonsgegevens kunnen worden opgenomen in de door De Amersfoortse gevoerde persoonsregistratie. Op deze registratie is een privacyreglement van toepassing.

18 Klachten

Op deze verzekering is Nederlands recht van toepassing.

Degene die recht heeft op een beslissing van De Amersfoortse op grond van deze verzekering kan, indien hij klachten heeft naar aanleiding van deze verzekering, zich wenden tot:

- de afdeling Cliëntenservice van De Amersfoortse, telefoon (033) 464 25 55 of email: clientenservice@amersfoortse.nl
- Stichting Klachteninstituut Verzekeringen, Postbus 93560, 2509 AN Den Haag, telefoon (070) 333 89 99.

Definities

Brand

Onder brand is te verstaan een door verbranding veroorzaakt en met vlammen gepaard gaand vuur buiten een haard, dat in staat is zich uit eigen kracht voor te planten.

Derhalve is onder andere geen brand:

- zengen, schroeien, smelten, verkolen, broeien;
- doorbranden van elektrische apparaten en motoren;
- oververhitten, doorbranden, doorbreken van ovens en ketels.

Ontploffing

Onder schade door ontploffing is te verstaan: gehele of gedeeltelijke vernieling onmiddellijk veroorzaakt door een eensklaps verlopende hevige krachtsuiting van gassen of dampen, zulks met inachtneming van het hierna bepaalde. Is de ontploffing ontstaan binnen een al dan niet gesloten vat, dan is aan het vereiste van een eensklaps verlopende krachtsuiting voldaan, indien de wand van het vat onder de druk van de zich daarin bevindende gassen of dampen (onverschillig hoe deze gassen of dampen zijn ontstaan en onverschillig of zij reeds voor de ontploffing aanwezig waren danwel eerst tijdens deze ontwikkeld werden) een zodanige scheiding heeft ondergaan dat door het uitstromen van gas, damp of vloeistof uit de door de scheiding gevormde opening, de drukken binnen en buiten het vat eensklaps aan elkaar gelijk zijn geworden. Is dit niet het geval of is de ontploffing buiten een vat ontstaan, dan moet de eensklaps verlopende hevige krachtsuiting de onmiddellijke werking zijn geweest van gassen of dampen, welke door een scheikundige reactie van vaste, vloeibare, gas- of dampvormige stoffen, of een mengsel daarvan, zijn ontwikkeld of tot uitzetting gebracht.

Noot: de tekst van deze begripsomschrijving en de daarbij behorende toelichting is op 5 april 1982 ter griffie van de Arrondissementsrechtbank te Utrecht gedeponeerd.

Storm

Onder storm is te verstaan orkaan, cycloon, typhoon, windhoos of elke andere vorm van storm, mits van zodanige kracht dat bij het Meteorologisch Instituut, of één zijner filialen gevestigd het naast bij het verzekerde object doch ten hoogste tien kilometer daarvan verwijderd, een windsnelheid of windstoten worden waargenomen van ten minste veertien meter per seconde, terwijl wanneer

plaatselijke gevallen van storm zich voordoen welke buiten de waarneming van het instituut of haar filialen zijn gebeven, door betrouwbare getuigen geconstateerd moeten worden dat ter plaatse storm woedde. Ook kan het feit dat meerdere gebouwen in de omgeving (doch binnen een kring van tien kilometer) blijkbaar schade door storm hebben geleden, als bewijs dienen dat ter plaatse storm heeft gewoed.

Veilig varen met pleziervaartuigen

(preventieve maatregelen om schade te voorkomen, bron: 'Veilig varen met pleziervaartuigen' van het Verzekeraars Instituut voor Preventie - VIP - te Bilthoven).

Het beoefenen van watersport vinden velen in Nederland een plezierige ontspanning. Dat deze vorm van vrijetijdsbesteding ook grondig vergald kan worden door diefstal van het eigendom, of dat een dagje op het water soms een dramatische afloop heeft, zijn zaken waar we liever niet bij stil staan. Toch blijkt het merendeel van zulke nare gebeurtenissen aan de slachtoffers zelf te wijten te zijn. Het is daarom raadzaam om onderstaande preventie-adviezen door te lezen. Ook u kunt tot de veilige watersporters behoren.

Nederland is een watersportland bij uitstek; water in overvloed en aan wind vrijwel nooit een gebrek. De Nederlanders hebben gezamenlijk in particulier bezit dan ook vele tienduizenden motorboten, kano's, zeilboten, roeiboten, rubberboten en surfplanken; een totaal van meer dan een miljoen pleziervaartuigen. Veel Nederlanders brengen een groot deel van hun vrije tijd op het water door. Dit prettige tijdverdijs kent ook een aantal schaduwzijden. Eén daarvan is de diefstal van en inbraak in pleziervaartuigen.

Diefstal en inbraak

Waar een markt is voor nieuwe schepen en scheepsbenodigdheden is ook een markt voor tweedehands goederen. Tussen het totaal aan tweedehands goederen zit altijd wel een grote partij gestolen goed. Criminele elementen weten ook hier hun slag te slaan. Jaarlijks worden ruim 1.500 vaartuigen gestolen en worden vele inbraken in vaartuigen gepleegd. Een jacht is minder gemakkelijk te beveiligen dan een woonhuis. Bij de materiaalkeuze voor de bouw van schepen wordt voorbijgegaan aan de factor inbraakgevoeligheid. Ook de ligplaatsen van de meeste schepen zijn niet of nauwelijks beveiligd. Het stelen van scheepsinventaris of zelfs van het gehele schip wordt dieven daarom vaak te gemakkelijk gemaakt. Terwijl met enige aandacht en inspanning en met behulp van eenvoudige middelen veel narigheid kan worden voorkomen.

Merken en registreren

Merken en registreren maken diefstal van schip en inventaris minder aantrekkelijk en vergemakkelijken de opsporing. Ook kan bij een teruggevonden schip de rechtmatige eigenaar eenvoudig worden achterhaald. Merken is het aanbrengen van de postcode plus het huisnummer van de eigenaar op waardevolle voorwerpen. Dat kan in de meeste gevallen met een graveerpen gebeuren. Ook het schip zelf dient gemerkt te worden. Dat kan bij kunststof en polyester schepen door graveren, bij metalen schepen met behulp van slagletters. De hoogte van de tekens moet 8 - 10 mm zijn. De beste plaats is achter op de boeiing of op het potdeksel van het

schip. Voor het nauwkeurig registreren, van schip en inventaris beschikt de politie over gratis registratiekaarten. Hierin kan men alle relevante gegevens invullen. Daarnaast zijn duidelijke foto's onontbeerlijk. Wie zijn schip officieel wil laten registreren kan het laten opnemen in de scheepsboekhouding van het Kadaster in Groningen, Amsterdam of Rotterdam. Het schip wordt dan voorzien van een brandmerk, een kenteken zoals van een auto.

Beveiligingsmiddelen

Startblokkeerinrichtingen

Hieronder vallen de startcontactsloten, sleutelschakelaars en brandstofafsluiters. Met een startcontactslot wordt de mogelijkheid beperkt voor onbevoegden om de motor te starten. Op een geheime plaats kan verder nog een extra sleutelschakelaar worden aangebracht, zodat na eventueel gemanipuleer met het contactslot de motor nog niet zal starten. In de brandstofvoeder kan ook een elektromagnetisch bediende afsluiter worden opgenomen die weer met een sleutelschakelaar kan worden bediend. Voor diesel-motoren is er een speciale 'dieselstop' die de brandstofvoeder afsluit. De VIP/TNO goedgekeurde beveiligingssystemen voor personenauto's kunnen ook bij pleziervaartuigen worden toegepast. Deze systemen belemmeren het starten van de motor op minimaal twee manieren, bijvoorbeeld door het blokkeren van de startmotor en de brandstofvoeder.

Stuurblokkeringen

Er zijn diverse slotconstructies voor stuurinrichtingen. Net als bij personenauto's zijn er stuurinrichtingen met een gecombineerd stuur-startcontactslot. Bovendien kunnen stuurinrichtingen ook op eenvoudige wijze in hun functie worden beperkt met kettingen en hangsloten. Deze moeten wel solide zijn uitgevoerd en bestand zijn tegen zagen en knippen. Dergelijke artikelen gebruikt men veelal ook voor goede diefstalbeveiliging van bromfietsen en motoren en zij zijn dan ook in tweewielerswinkels te koop.

Buitenboordmotorsloten

Voor elke type buitenboordmotor is een deugdelijk slot leverbaar. De meeste buitenboordmotoren worden met klemmschroeven op de spiegel van de boot gemonteerd, waarbij de klemmschroeven zonder gereedschap vastgedraaid, maar ook weer losgedraaid kunnen worden. Beveiligen met een hangslot door vleugels van de klemmschroeven biedt geen bescherming. Een betrekkelijk eenvoudige beveiliging tegen diefstal is een slot dat deze klemmschroeven onbereikbaar maakt, bijvoorbeeld in de vorm van een afsluitbare stalen pijp- of doosconstructie, bestand tegen zagen en knippen. Deze sloten zijn geschikt voor motoren op een vlakke spiegel of geplaatst in een bun. Beter nog is een slot dat in de plaats komt van een van de vleugelmoeren. Voor de zwaardere buitenboordmotoren die met doorgaande bouten op de spiegel worden vastgezet, zijn soortgelijke bracketklemvervangende sloten verkrijgbaar.

Sloten voor luiken en deuren

Er zijn in het assortiment van de bekende slotenfabrikanten tal van slottypen die de standaard uitvoering van het hang- en sluitwerk aan boord aanzienlijk kunnen verbeteren. Vooral bijzetsloten en meubelsloten zijn vaak geschikt voor goede afsluiting van beweegbare ramen,

luiken en deuren. Tot deze sloten behoren onder meer de afsluitbare insteekgrendels (ook in opbouwmodel verkrijgbaar), kleine oplegsloten en kleine zwenkschoot-sloten met haakschoot voor schuivende ramen, luiken en deuren.

Hangsloten

Hangsloten die bestand zijn tegen zagen en knippen kunnen met de juiste bevestigingsmiddelen tal van zaken, zoals bergruimten in de kuip of op het dek van het schip, goed afsluiten.

Kluisjes

Waardevolle zaken, geld en geldswaardige papieren dienen zoveel mogelijk bij het van boord gaan, hoe kort ook, te worden meegenomen. Als het niet anders kan, bewaar dan kostbare zaken en geld in een reiskluisje dat goed in het schip verankerd moet zijn.

Alarmsystemen

In de handel zijn eenvoudige en doeltreffende alarm-systemen verkrijgbaar, veelal afgeleid van autoalarm-systemen. Deze systemen kunnen werken op basis van 'luid-alarm', waarbij de alarmering plaatsvindt door middel van sirenes en flitslichten, of ze geven een zogenaamd 'stilalarm', waarbij een instantie of een persoon (bijvoorbeeld de havenmeester) wordt gealarmeerd. Bij diefstal of inbraak moet u direct het dichtstbijzijnde politiekorps waarschuwen. Na de melding aan de politie dient zo snel mogelijk uw assurantie-adviseur of verzekeraar te worden ingelicht. Neem bij de schade-aangifte de instructie voor het gebruik van het schadeformulier in acht. Een juiste invulling bevordert een snelle schaderegeling.

Voorkom brand aan boord

Een andere schaduwzijde van de pleziervaart is dat door technische mankementen of menselijk falen de watersport in Nederland jaarlijks mensenlevens kost en tientallen gewonden tot gevolg heeft. Op ieder schip zijn brandbare stoffen in overvloed, zoals motorbrandstof, lampolie, gas of spiritus om te koken, een eventuele verfoorraad, het hout van de aftimmering, de stoffering en allerlei kunststoffen. Door het gebruikte materiaal is een polyester schip uiterst brandbaar. Is eenmaal brand ontstaan aan boord van een schip dan zal het vuur, door de aanwezigheid van zulk materiaal en door de vele open verbindingen tussen de scheepsruimten onderling, zich in een snel tempo kunnen uitbreiden. Een moment van onoplettendheid kan er dan ook toe leiden dat het schip door brand wordt verwoest.

Gebruik van gas

Een gasfles moet direct op het verwarmings- of kooktoestel gemonteerd worden of met goedgekeurde butaan- en propaanslangen op het toestel worden aangesloten. Uiteraard moeten de beide uiteinden van de gasslang dan van passende slangklemmen voorzien zijn. De slang moet spanningsvrij zijn aangebracht en mag niet in aanraking komen met grote hitte. Gasslangen worden op den duur poreus waardoor de kans op scheuren toeneemt. Het is daarom noodzaak iedere twee jaar de gasslang te vervangen. Wanneer de fles niet aan het gastoestel zelf is gemonteerd, kan deze het veiligst worden geplaatst in een aparte, goed geventileerde ruimte in de kuip (de bun). Deze ruimte moet een ventilatie-opening hebben op het laagste punt. Zorg dat de gasfles in deze ruimte rechtop staat en is vastgezet. Het kan geen

kwaad gasslangen, aansluitingen, kranen en dergelijke periodiek op lekkage te controleren. Dit kan door ze te bestrijken met zeepsop: waar het borrelt, zit een lek. Gebruik voor het opsporen van een eventueel lek nooit open vuur. Als een lek wordt geconstateerd moet dit meteen deugdelijk worden gerepareerd, dus nooit met wat tape of kit. Vanzelfsprekend moeten kook- en verwarmingstoestellen nooit in de directe omgeving van snel brandbare materialen worden opgesteld.

Koken aan boord

Koken aan boord is werken met open vuur in een uiterst brandbare omgeving. Het is met de veiligheid van de kooktoestellen soms droevig gesteld. Zo zijn vele van de standaard ingebouwde kooktoestellen slechts geschikt om te functioneren op een stabiele ondergrond. Het koken op zo'n toestel op een stampend schip is evenwel een hachelijke zaak. Wat de gevolgen kunnen zijn van een op drift slaand kooktoestel waarbij de gasslang losschiet, laat zich raden. Ook voor het voorkomen van brandwonden moet een kooktoestel altijd half cardanisch zijn opgehangen en beschikken over een reling die de pannen op zijn plaats houdt. Koken in zwemkleding of korte broek op een niet rustig liggend schip is vragen om brandwonden. Als kok aan boord van een onrustig schip neem je het zekere voor het onzekere door tijdens het koken oliegoed te dragen ter bescherming tegen brandwonden.

Verwarmingsapparaten

Een veilige wijze om het schip te verwarmen is gebruikmaken van het koelwater van de motor. Ook veilig zijn thermostatisch te regelen verwarmingseenheden op dieselolie die de lucht verwarmen en met een ventilator in de scheepsruimte blazen. Verbrandingsgassen van de warmwatervoorziening (geiser) en de verwarmingsinstallatie moeten via de kortste weg door dubbelwandige of geïsoleerde pijpen worden afgevoerd. Voor alle verwarmingsapparaten geldt dat op de plaats van de verbranding van de brandstof voldoende ventilatie moet zijn.

Motor

Vooral de schepen die door middel van benzine worden voortgestuwd hebben een grote hoeveelheid zeer brandbare motorbrandstof aan boord. Veel meer dan bij dieselmotoren is uiterste voorzichtigheid hier geboden.

Het bunkeren van benzine is iets dat de nodige voorzorgsmaatregelen vereist.

- Allereerst moet de motor worden afgezet en al het open vuur gedoofd.

- Bij buitenboordmotoren moet de brandstoftank uit het schip worden genomen en op de kade of het bunkerschip worden geplaatst.

- Tijdens het tanken moet de stalen tuit van de brandstofslang in contact blijven met het staal van de benzinetank. Hierdoor wordt voorkomen dat de statische elektriciteit die door de doorstromende benzine kan worden opgewekt, een vonk doet overspringen tussen de schenktuit en de tank, met alle gevolgen van dien. (Dit laatste advies geldt ook voor de vulopening van de tank van binnenboordmotoren).

- Bij het weer aansluiten van de brandstoftank na het tanken moet voor het starten van de motor de aansluiting tussen tank en leiding op lekkage worden gecontroleerd met de 'drukbal'.

Startprocedure

Bij binnenboordmotoren voor benzine moet de motorruimte ten minste vijf minuten worden geventileerd met een vonkvrije ventilator, voordat tot het starten van de motor mag worden overgegaan. Controleer bij op afstand bedienbare buitenboordmotoren (zoals vaak bij snelle motorboten) steeds voor het starten de werking van het roer- en motorbedieningssysteem. Overtuig u ervan, voordat u de motor start, dat er geen overbodige zaken, zoals poetslappen en emmers, in de motorruimte aanwezig zijn. Deze kunnen bij slechter wordend weer de motor uitschakelen, terwijl u hem juist dan zo hard nodig hebt.

Blussen

Is ondanks alle voorzorgsmaatregelen toch brand ontstaan aan boord dan is het zaak de brand in het eerste stadium te blussen. De aanwezigheid van voldoende blusmiddelen, minimaal een brandblusser met twee kilo poeder, bij voorkeur aangevuld met een blusdeken is geen overbodige luxe. Zorg dat de blusmiddelen in geval van nood snel en gemakkelijk te pakken zijn.

Overwintering

Veilig varen heeft ook veel te maken met goed onderhoud van uw schip. Vooral in de winter kan er veel fout gaan. Met de voorbereidingen hiervoor bent u gauw te laat. In november vriest het soms al zo hard dat de vorst grote schade aan uw schip kan veroorzaken.

Op de wal

Een schip dat 's winters op de wal ligt, moet goed worden ondersteund om stabiel te staan. Hierbij moet vooral ook gelet worden op een goede ondersteuning van de kiel, aangezien deze zware massa niet maandenlang onnodig het schip mag belasten. Als een schip op het droge staat is het zaak zo snel mogelijk alle op de huid van het schip gemonteerde afsluiters te openen en te zorgen dat alle aangesloten voorzieningen, zoals toilet en aanrecht, watervrij zijn. Bij een binnenboordmotor, waarbij voor de koeling gebruik gemaakt wordt van het buitenwater, moeten alle aftappunten opengezet worden, teneinde de motor watervrij te maken. Aangezien de thermostaat gesloten is bij een koude motor, waardoor de lange en korte koelwateromloop gescheiden zijn, moeten beide omlopen worden afgetapt. Het gebruikte koelmiddel bij een motor met kielkoeling moet bescherming bieden tegen ten minste 25 graden Celsius vorst. U doet er verstandig aan dit ieder jaar te (laten) controleren. De vriespuntverlagende eigenschappen van antivries nemen in de loop der tijd af, waardoor het verstandig is iedere twee jaar het koelsysteem te verversen. Bij koelsystemen met een warmtewisselaar dient u ervoor te zorgen dat het buitenwatercircuit volledig is afgetapt. Controleer ook de vorstbescherming van het motorwatercircuit. Ook het uitlaatsysteem met waterinjectie heeft aandacht nodig. Uitlaatleiding, geluiddemper en eventueel aanwezig waterslot of waterlift moeten watervrij gemaakt worden. Als deze werkzaamheden niet of nauwelijks uit te voeren zijn, kunt u door toevoeging van 50% antivries in het waterinjectiesysteem toch voor de nodige bescherming zorgen. Indien van toepassing, vergeet dan niet dit antivriesmengsel door waterslot of waterlift te blazen.

In het water

Als uw schip 's winters in het water blijft moet u er wel zeker van zijn dat vorm en constructie bestand zijn tegen

de grote druk die het ijs kan uitoefenen. Storm en verschillende waterhoogten zorgen ervoor dat u veel aandacht moet besteden aan de landvasten. De afsluiters van de loospipen van gootsteen of wasbak moeten worden gesloten en losgekoppeld, zodat het resterende water uit de loospijp kan stromen. Vergeet hier ook niet de werking van de afsluiters te controleren. Om te voorkomen dat kuip- en dekluspijpen door het ijs stukgedrukt worden doet u er goed aan een van boven en onder afgesloten stuk tuinslang in deze loospipen te monteren. U moet er wel voor zorgen dat deze slang niet naar boven kan drijven en dat het regen- of smeltwater er niet in kan stromen. Motoren met een direct koelsysteem moeten volledig worden afgetapt, nadat natuurlijk de buitenboordafsluiters zijn gesloten. Het is verstandig ook de toevoerslang direct na de buitenboordafsluiters los te nemen en te controleren of de kraan goed sluit. Is dit niet het geval, dan loopt u het risico dat uw motor in de winter langzaam vol met water loopt. Een motor met kielkoeling moet op dezelfde wijze beschermd worden als een schip dat op de wal is gestald. Bij motoren met koelsystemen op basis van warmte-wisselaars moet het buitenwatercircuit zorgvuldig worden afgetapt, nadat de buitenboordafsluiters zijn gesloten. Daarbij kunt u meteen de werking van deze afsluiters controleren. Denk ook om het antivriesgehalte in het motorwatercircuit. De beveiliging van een uitlaatsysteem met waterinjectie gebeurt door aftappen van uitlaatleiding, geluid-demper en eventueel aanwezig waterslot of waterlift of door dit circuit te voorzien van 50% antivries.

Veiligheid

Meer dan twintig doden en vele tientallen gewonden per jaar onder de watersporters geeft voldoende aanleiding om behalve bij brand aan boord van een schip ook stil te staan bij andere oorzaken van letselschade. Dat zijn:

- overboord slaan van opvarenden;
- zinken door onherstelbare lekkage of door geen of onvoldoende pompcapaciteit;
- ongeval aan boord.

Ten onrechte zijn er nog steeds mensen die denken dat goede zwemmers geen gevaar lopen te verdrinken. Dit is een kortzichtige opvatting, gezien de vele factoren die hierbij een rol spelen, zoals de oorzaken waardoor en de omstandigheden waaronder men overboord slaat, de temperatuur van het water, de tijd waarin men de drenkeling kan lokaliseren en de tijd die benodigd is om de drenkeling aan boord te halen. Goede veiligheids- en reddingsmaterialen zijn daarom onontbeerlijk.

Reddingsvest

Een reddingsvest onderscheidt zich onder meer van een zwemvest, doordat de drenkeling met een reddingsvest snel op de rug gedraaid wordt, terwijl het hoofd boven water blijft, ook in bewusteloze toestand. Op een goed reddingsvest staat duidelijk en onuitwisbaar de volgende informatie: de aanduiding 'FRONT' op de voorzijde, naam en adres van fabrikant of importeur, een gebruiksaanwijzing in het Nederlands, het drijfvermogen (voor welke gewichtsgroep het vest is bestemd) en een keurmerk. Ook zijn opblaasbare reddingsvesten te verkrijgen. Deze hebben als groot voordeel dat ze geen belemmering veroorzaken in de bewegingsvrijheid. Alleen de typen waarbij het vest automatisch wordt opgeblazen via een koolzuur- of persluchtcilinder bij het te water raken, kunnen de vereiste goedkeuring hebben verkregen. Belangrijk is om ieder jaar het oplosbare tablet, dat een onderdeel is van het automatische systeem, te vervangen.

De versies waarbij de drenkeling zelf een handeling moet verrichten om het reddingsvest vol met lucht te laten lopen, zijn nooit als reddingsvest aan te merken. Wat het effect daarvan is als men bewusteloos in het water terecht komt laat zich raden. Voor alle opvarenden moet in ieder geval een reddingsvest aan boord zijn. Let bij de aanschaf van het reddingsvest steeds op de aangegeven gewichtscategorie in relatie tot het gewicht van de drager. Reddingsvesten zouden uit veiligheidsoverwegingen eigenlijk altijd gedragen moeten worden. Ze moeten zeker gedragen worden als er zich gevaarlijke situaties voordoen, zoals mist of slecht weer. Let er bij de aanschaf van een reddingsvest op dat u een goedgekeurd reddingsvest koopt en geen zwemvest.

Varen in snelle motorboten

Overboord slaan bij het varen in een snelle motorboot komt meer dan eens voor. Zeker als de bestuurder van de boot overboord slaat is de kans groot dat de boot door het 'schroefmoment' een grote cirkel gaat beschrijven en een aanvaring veroorzaakt met andere vaartuigen of zelfs personen overvaart en vermaalt met de schroef. Het is dan ook van levensbelang dat alle personen plaatsnemen op de zittingen van de boot alvorens weg te varen. De bestuurder van een snelle motorboot die nonchalant op de rand van het schip gezeten met zijn voeten op de zitting meent rond te moeten varen, brengt het leven van hemzelf, maar vooral ook van de medewatersporters onnodig in gevaar. Het gebruik van een 'dodemanskoord', een lijntje waarmee de pols van de bestuurder van de speedboot is verbonden met het contactslot van de boot, waardoor in geval van overboord slaan de motor afslaat, is zeker een nuttig veiligheidsmiddel.

Man overboord

Is er, ondanks alle genomen veiligheidsmaatregelen, toch iemand overboord geslagen, dan moet in alle gevallen snel gehandeld worden. Besef dat een drenkeling al bij een watertemperatuur beneden 16 graden Celsius snel het bewustzijn kan verliezen. Snel handelen betekent geoefend en beheerst handelen. Het zonder op of om te kijken over een andere boeg gooien van het schip veroorzaakt op zich al een groot gevaar. In geval van man overboord doet men er wijs aan zo snel mogelijk het slachtoffer een reddingsboei na te gooien, liefst met staak, vlag en bij duisternis een licht om de drenkeling terug te kunnen vinden. Kijk meteen of u eventueel voor achterop komende schepen een gevaar oplevert. Hierna haalt u het schip door de wind en in geval van een zeilschip start u de motor, terwijl de fok bak staat en strijkt u de zeilen. Vervolgens vaart u naar de drenkeling toe en zorgt u dat u met uw zeil- of motorschip aan de loefzijde van de drenkeling komt te liggen. U voorkomt daarmee dat uw schip door de wind weer van de drenkeling wordt weggeblazen waardoor u andermaal een manoeuvre moet uitvoeren om de drenkeling te bereiken. Alleen in geval van grote zeegang verdient het aanbeveling het schip aan de lijzijde van de drenkeling te varen, aangezien bij zeegang de kans groot is dat een stampend schip de drenkeling onder duwt. Indien het water koud is en er een sterke stroming staat of andere gevaren dreigen en de drenkeling nog bij bewustzijn is, dan moet snel een lijn (werplijn) toegeworpen worden, waaraan de drenkeling zich kan verankeren. Het allergrootste gevaar is dan geweken. Het binnenhalen van een drenkeling aan boord van grote schepen is een probleem op zich. Veelal is de drenkeling niet meer in staat langs de zwemtrap aan

boord te klimmen. Welke methode bij uw schip de meest zinvolle is om een drenkeling aan boord te halen, moet u zelf bepalen door veelvuldige oefening.

Een aantal mogelijkheden zijn:

- De drenkeling bergen door middel van fokke- of grootzeilval.
 - De grootschoot vieren, de giek zo hoog mogelijk opdirken, het halende part van de dirk om de drenkeling heen leggen en hem vervolgens met de grootschoot uit het water hijsen. Dit is natuurlijk alleen mogelijk als de vallen niet door de mast lopen.
 - De drenkeling binnenhalen door middel van het kleinste voorzeil (vaak de stormfok). Hiervoor belegt men de fok, behoudens de tophoek aan de zijkant van het schip, leidt de tophoek om de drenkeling heen en haalt deze vervolgens met de fokkeval op.
- Bij motorboten kan men vaak gebruik maken van de in de davits hangende bijboot.
- In alle gevallen geldt: zorg dat de schroef niet draait terwijl u probeert de drenkeling te bergen.

Wat moet de drenkeling doen?

Het grootste gevaar voor een drenkeling in Nederland is onderkoeling (hypothermie). De normale lichaamstemperatuur van de mens bedraagt zo'n 37 graden Celsius. Een te lage lichaamstemperatuur veroorzaakt allerlei storingen in de lichaamsfuncties. Zo treedt al bij een lichaamstemperatuur beneden de 35 graden Celsius, slechts twee graden beneden de normale temperatuur dus, een soort loomheid of apathie op. Dit is het begin van de hypothermie en als er niet snel verbetering optreedt, zal bij een lichaamstemperatuur van plusminus 28 graden Celsius de dood het gevolg zijn. Water van bijvoorbeeld 16 graden Celsius lijkt op het eerste gezicht niet levensgevaarlijk, maar is dat wel! Voor de mens is al het water kouder dan 26 graden Celsius koud water. De eerste aankondiging van onderkoeling is rillen, beven, klappertanden en spierkramp. In deze fase is men nog goed in staat om zelf acties te ondernemen om de redding te bespoedigen of de overlevingstijd te verlengen. Het knopen van een toegeworpen lijn om het middel is hier een voorbeeld van.

Gezien het bovenstaande is het begrijpelijk dat de drenkeling in paniek kan raken. Paniek zal, zoals in de meeste situaties, niet veel helpen. Een ieder zou dan ook tevoren stil moeten staan bij de methoden om de kans op overleven te vergroten. De houding die men in het water aanneemt is erg belangrijk. De nek, oksels, zijkanten van de borstkas en de liezen zijn de plaatsen waar het lichaam de meeste warmte afstaat.