

Reglement cascoverzekering binnenvaart

1. Aanvraag, ingang, duur en einde van de verzekering

1.1 Aanvraag, ingang en duur.

Ieder die een vaartuig bij de maatschappij wenst te verzekeren, dient daartoe een ondertekende aanvraag in bij de directie. Het aanvraagformulier wordt door de directie en het bestuur samengesteld. De directie is gemachtigd, behoudens beroep op het bestuur, aanvragen te weigeren. Voorts is de directie gemachtigd voorlopige dekking te verlenen en hiervan een schriftelijke bevestiging af te geven met vermelding van de ingangsdatum. De directie kan een voorlopige dekking met onmiddellijke ingang beëindigen. Zolang het vaartuig niet door een expert is onderzocht en/of door de maatschappij niet onvoorwaardelijk is ingeschreven, wordt schade die, zulks naar het uitsluitend oordeel van de maatschappij, het gevolg of mede het gevolg is van ondeugdelijkheid van het vaartuig niet vergoed. De verzekering wordt definitief, direct nadat de aanvraag is geaccepteerd. De verzekering loopt tot en met 31 december, 24.00 uur volgend op het tijdstip van ingang en wordt stilzwijgend telkens met 12 maanden verlengd.

1.2 Opzegging door de maatschappij.

De verzekering eindigt door schriftelijke opzegging door de maatschappij:

- a) aan het eind van het verzekeringsjaar, met inachtneming van een opzegtermijn van tenminste 2 maanden.
- b) met een opzegtermijn van tenminste 2 maanden indien verzekerde de verplichting tot premiebetaling niet nakomt nadat de maatschappij de verzekerde na het verstrijken van de betaaltermijn vruchteloos tot betaling van de premie heeft aangemaand.
- c) binnen 2 maanden na de ontdekking dat verzekerde de mededelingsplicht bij het aangaan van de verzekering niet is nagekomen en de verzekerde daarbij heeft gehandeld met het opzet de maatschappij te misleiden dan wel de maatschappij de verzekering bij kennis van de ware stand van zaken niet zou hebben gesloten, alsmede na de ontdekking dat verzekerde tijdens de looptijd van de verzekering heeft gehandeld met het opzet de maatschappij te misleiden; de verzekering eindigt per de in de opzeggingsbrief genoemde datum.
- d) met een opzegtermijn van tenminste 2 maanden nadat de maatschappij een zodanige risicowijziging ter kennis is gekomen dat de maatschappij de verzekering niet wenst voort te zetten.
- e) met een opzegtermijn van tenminste 2 maanden indien de verzekerde handelt in strijd met het reglement, de statuten of besluiten van de maatschappij, waardoor voortzetting van de verzekering redelijkerwijs niet gevegd kan worden, zulks ter beoordeling aan het bestuur of de directie.

In geval van opzegging door de maatschappij kan de verzekerde binnen de opzegtermijn bij het bestuur in beroep gaan tegen de opzegging.

1.3 Opzegging door verzekerde.

De verzekering eindigt door schriftelijke opzegging door verzekerde:

- a) aan het eind van het verzekeringsjaar, met inachtneming van een opzegtermijn van tenminste 2 maanden.
- b) binnen 2 maanden nadat de maatschappij een beroep heeft gedaan op
 - niet nakoming van de mededelingsplicht door verzekerde;
 - risicowijziging op grond waarvan de maatschappij de verzekering niet wenst voort te zetten;
 - handelen van verzekerde in strijd met het reglement, de statuten of besluiten van de maatschappij.

In deze gevallen eindigt de verzekering per de in de opzeggingsbrief genoemde datum of, bij het ontbreken daarvan, op de datum van de dagtekening van de opzeggingsbrief.

1.4 Automatische beëindiging

De verzekering eindigt automatisch wanneer verzekerde of zijn erfgenamen ophouden belang te hebben bij het verzekerde vaartuig. Tenzij anders overeengekomen eindigt de verzekering in dit geval te 24.00 uur van de dag waarop verzekerde zijn eigendom heeft overgedragen.

Verzekerde of zijn erfgenamen zijn verplicht de maatschappij zo spoedig mogelijk in kennis te stellen.

2. Onderzoek vaartuig en motor bij acceptatie

Alvorens een ter verzekering aangeboden vaartuig door de maatschappij kan worden geaccepteerd, dient het uit het water door een door de directie aan te wijzen expert te worden onderzocht. De directie kan hierop een uitzondering maken, indien een geldig certificaat of toestandrapport van een erkend (classificatie)bureau kan worden overlegd. Voorts kan de directie wat de hoofdmotor betreft overlegging vragen van een door een deskundige opgemaakt rapport van onderzoek. De hieraan verbonden kosten worden voor de helft door de maatschappij vergoed wanneer het vaartuig definitief in de verzekering wordt geaccepteerd.

3. Onderzoek / wijziging verzekerde schepen

a) Tijdens de duur van de verzekering heeft de maatschappij het recht het verzekerde schip zowel als de motor op haar deugdelijkheid te onderzoeken.

De verzekerde is verplicht alle daartoe redelijkerwijs door de maatschappij verlangde medewerking te verlenen. In verband hiermee is de verzekerde verplicht om de maatschappij tijdig in kennis te stellen van elke droogzetting resp. grote onderhoudsbeurt van de motor.

Het casco zal op zijn minst moeten voldoen aan de eisen van plaatdikte zoals voorgeschreven door de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart (IVW-DS).

Na onderzoek wordt aan de verzekerde een rapport verstrekt met de bevindingen van de expert. Hierbij wordt de uiterste datum vermeld, waarop het volgende onderzoek plaats dient te vinden.

De aansprakelijkheid van de maatschappij-experts voor eventuele fouten bij het onderzoek of onjuistheden in het rapport is conform de voorwaarden van de Vereniging van Experts voor Kust-, Rijn- en Binnenvaart (V.E.K.R.B.); de aansprakelijkheid van de maatschappij is hieraan gelijkgesteld.

De verzekerde die niet voldoet aan zijn verplichting tot medewerking aan een onderzoek of achterwege laat de door de expert voorgeschreven reparaties te laten uitvoeren, heeft geen recht op enige vergoeding van schade, welke ontstaan is vóór de datum waarop het vaartuig alsnog ter keuring wordt aangeboden of de voorgeschreven reparaties zijn uitgevoerd. Dit geldt alleen voor schade, die in verband staat met, of een gevolg is van, het achterwege blijven van medewerking aan een onderzoek en/of het niet opvolgen van het reparatie-advies van de expert.

b) Verzekerde is verplicht iedere wijziging in aard of gebruik van het verzekerde vaartuig aan de maatschappij mee te delen. De maatschappij heeft het recht, indien een gemelde wijziging van invloed is op de risicobeoordeling, de premie en/of verzekeringsvoorwaarden voor het desbetreffende vaartuig te herzien. Verder heeft de maatschappij het recht de verzekering op te zeggen, als de risicowijziging van zodanige aard is, dat zij de verzekering niet wenst voort te zetten (zie art. 1.2 lid d).

4. Verzekerde waarde

De verzekerde waarde wordt in onderling overleg tussen verzekerde en de maatschappij vastgesteld. De verzekerde is verantwoordelijk voor de juistheid van de verzekerde waarde, zowel bij het ingaan als tijdens de looptijd van de verzekering. De verzekerde waarde bewijst niet de werkelijke waarde van het vaartuig.

5. Vaargebied

Het vaargebied omvat alle bevaarbare binnenwateren van Nederland, België, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland, Polen, Tsjechië en de Donau-landen, met dien verstande dat de Donau bevaren mag worden tot Mohacs. Uitbreiding met de vaart voorbij Mohacs is eventueel mogelijk na overleg met de directie.

Aan de zeezijde wordt de grens gevormd door de kustlijn. Voor de zeegaten wordt de grens gevormd door de lijn, die de uiterste landkoppes of havenhoofden met elkaar verbindt. Voor de Westerschelde is de grens de lijn Vlissingen-Nieuwe Sluis.

De directie is bevoegd om het vaargebied voor een verzekerde specifiek uit te breiden of te beperken tegen nader op te geven premie en/of gewijzigde voorwaarden (zie artikel 10 over zeewaardigheid).

6. Polis

Als bewijs van de verzekeringsovereenkomst wordt door de maatschappij één originele polis afgegeven, hetzij aan de verzekerde, hetzij aan de hypotheekhouder(s).

De polis vermeldt onder meer het bedrag waarvoor het schip is verzekerd en het vaargebied waarin het schip is gedekt. Tenzij anders op de polis of een apart aanhangsel is vermeld, behoren bij de afgegeven polis de verzekeringsvoorwaarden, zoals die door het bestuur zijn vastgesteld.

7. Gevaren waartegen verzekerd

De verzekering dekt, met uitzondering van de in dit reglement of per aantekening op de polis of per polisaanhangsel genoemde uitsluitingen, alle schade of verlies van het vaartuig en/of machinerieën en/of inventaris en/of nautische apparatuur en/of ander toebehoren, zich openbarend tijdens de verzekeringsduur en ontstaan door alle gevaren van de vaart als storm, onweer, schipbreuk, stranding, aanvaring, aandrijving, kappen, werpen, brand, ontploffing, diefstal, nalatigheid en/of verzuim van de schipper, het scheepsvolk en wachtlieden, alsook schelmerij van de schipper - niet eigenaar - of het scheepsvolk en alle andere van buiten aankomende onheilen, hoe ook genaamd.

Diefstal van of schade aan zaken, welke zonder direct toezicht zijn achtergelaten in vrij toegankelijke ruimten resp. op vrij toegankelijk terrein, is niet gedekt.

De verzekering geeft tevens dekking wanneer schade ontstaat op de helling of in het dok gaande, bij tewaterlating en gedurende de tijd dat het schip op de helling staat of in het dok ligt en/of gesleept wordt (mits onder normale sleepcondities).

Indien de verzekerde tevens schipper of bemanningslid van het verzekerde vaartuig is, is schade ontstaan door fouten of nalatigheden of verkeerde handelingen van de verzekerde in de hoedanigheid van schipper of bemanningslid, slechts dan niet gedekt, indien de verzekerde opzet of roekeloosheid is te verwijten.

Eigen gebrek: De maatschappij zal zich in geval van schade door eigen gebrek van het verzekerde vaartuig niet beroepen op eigen gebrek van het vaartuig, tenzij het eigen gebrek te wijten is aan schuld van de verzekerde of indien het slijtage betreft. Het eigen gebrek zelf is echter niet verzekerd.

Indien het eigen gebrek verborgen is (zgn. latent defect) kan het eigen gebrek als schade worden aangemerkt, dit ter beoordeling aan de directie.

Aanvaringsaansprakelijkheid: Vergoed wordt de schade, waarvoor de verzekerde tegenover derden aansprakelijk is wegens aanvaring, waaronder wordt verstaan:

- botsing of aanraking van schepen met elkaar of met andere roerende of onroerende zaken;
- schadetoebrenging zonder botsing of aanraking, als gevolg van de wijze van varen of door het niet nakomen van enig wettelijk voorschrift, aan een ander schip of aan zich daarop bevindende zaken of aan andere zaken dan schepen.

8. Premie

Jaarlijks en bij toetreding wordt een voorschotpremie geheven. De directie stelt de voorschotpremie vast, onder meer rekening houdend met de aard van het vaartuig, het schadeverloop in voorgaande jaren, de index van de reparatieprijzen en de herverzekeringsvoorwaarden. De voorschotnota wordt per kwartaal verzonden.

Bij tussentijdse toetreding wordt de voorschotpremie berekend over het gedeelte van het boekjaar waarin de verzekering zal lopen.

Bij tussentijdse uittreding wordt premierestitutie verleend over het nog niet verstreken deel van het verzekeringsjaar, waarvoor de voorschotpremie reeds in rekening werd gebracht.

In geval van totaal verlies is de gehele jaarpremie verschuldigd.

De definitieve premie wordt na afloop van het boekjaar bepaald via omslag van schade en kosten over de leden.

De verzekerde is verplicht de premie, waaronder tevens wordt verstaan eventuele kosten en assurantiebelasting, te voldoen binnen 30 dagen na datering van de premienota. Indien de premie niet binnen deze termijn wordt voldaan, wordt door de maatschappij een schriftelijke aanmaning verzonden. Bij verder uitblijven van de premiebetaling, wordt door de maatschappij geen dekking verleend ten aanzien van gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden vanaf de 15^e dag na datering van de aanmaning. De verzekerde blijft verplicht de volledige premie te voldoen. De dekking wordt weer van kracht voor gebeurtenissen die plaatsvinden na de dag waarop de premie door de maatschappij is ontvangen.

Premiekorting/premietoeslag:

a) Voor elk schadevrij verlopen volledig kalenderjaar verleent de maatschappij met ingang van 1 januari van het daaropvolgende jaar een no-claim-korting van 5% op de voorschot-cascopremie; de korting wordt opgebouwd als volgt:

na 1	volledig kalenderjaar	5%
na 2	volledige kalenderjaren	10%
na 3	„ „	15%
na 4	„ „	20%
na 5	„ „	25%

Voor iedere in een kalenderjaar geclaimde schade wordt de no-claimkorting voor het daaropvolgende jaar met 5% teruggebracht; de terugval in no-claimkorting bedraagt echter ten hoogste 10% per jaar.

De maatschappij heeft het recht, op basis van de schadestatistiek van enig verzekerd of te verzekeren schip, een extra toeslag op de premie te leggen.

b) Voor stilliggen buiten bedrijf als gevolg van ziekte of bijzondere omstandigheden gedurende tenminste 30 aaneengesloten dagen kan, mits het stilliggen binnen 1 week na aanvang is gemeld, maximaal 50% korting op de voorschot-cascopremie worden verleend. Stilligperiodes voor het verrichten van reparatiewerkzaamheden zijn van deze regeling uitgesloten.

9. Waarborgfonds/inleggeld

Voor het nakomen van de verplichtingen van de verzekerden tegenover de maatschappij en van de maatschappij tegenover derden, mede ter voldoening aan de solvabiliteitseisen volgens de E.G.-richtlijnen, is de verzekerde verplicht ten behoeve van het waarborgfonds een inleggeld te storten als volgt:

motorschepen	€ 0,50 per ton per jaar tot € 2,- per ton is gestort;
sleepschepen/duwbakken	€ 0,25 per ton per jaar tot € 1,- per ton is gestort;
sleep- en duwboten	€ 0,75 per kW van de hoofdmotor(en) per jaar tot € 3,- per kW is gestort;
vissersschepen	€ 1,75 per kW van de hoofdmotor(en) per jaar tot € 7,- per kW is gestort.

Het minimaal te storten inleggeld bedraagt € 125,- per jaar tot een bedrag van € 500,- is gestort. De maximale tonnage waarover inleggeld wordt berekend bedraagt 3500 ton.

Het inleggeld wordt, voor zover van toepassing, geheven gelijk met de premievoorschotten.

De directie heeft het recht de door een verzekerde aan de maatschappij verschuldigde bedragen van de door hem gestorte inleggeden af te boeken en gelijktijdig een eis in te stellen tot aanvulling van het inleggeld.

De gestorte inleggeden zullen, met inachtneming van de in artikel 20 van de statuten genoemde termijn en onder voorbehoud van verrekening met eventueel nog aan de maatschappij verschuldigde bedragen, na afsluiting van het boekjaar terugbetaald worden in de navolgende gevallen:

- a) Bij beëindiging van het lidmaatschap;
- b) Bij beëindiging van de verzekering van één of meer schepen van een verzekerde; in dit geval worden slechts de gestorte inleggeden van het/de desbetreffende schip/schepen terugbetaald.

10. Diverse voorwaarden / Zeewaardigheid

De verzekerde moet er voor zorgen, dat:

- a) het verzekerde vaartuig en toebehoren zich te allen tijde in goede staat bevinden, het vaartuig te allen tijde beschikt over de wettelijk voorgeschreven certificaten en voldoet aan de in de certificaten gestelde eisen/voorwaarden;
- b) het verzekerde vaartuig goed is uitgerust, is voorzien van een volledige inventaris en van voldoende doelmatige lenspompen;
- c) het schip voldoende is bemand;
- d) het schip onder alle omstandigheden zeewaardig is. Onder andere moeten de ruimen voldoende zijn afgedekt onder alle omstandigheden, waarin dit volgens goed zeemanschap vereist is. Het te diep afladen, waaronder ook te verstaan het varen met een dieper afgeladen schip dan in verband met de waterstand is toegestaan, is onder meer een inbreuk op de zeewaardigheid.

Het niet aan bovenstaande eisen voldoen kan als roekeloosheid worden aangemerkt.

11. Melding van schade

De verzekerde of schipper dient de maatschappij zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van ieder voorval, dat tot schadevergoeding kan leiden.

Bovendien is de verzekerde verplicht om binnen veertien dagen na het voorval een scheepsverklaring te zenden, bij voorkeur op een door de maatschappij te verstrekken schadeformulier.

Een situatieschets en opgave van namen en adressen van betrokkenen en getuigen dient te worden bijgevoegd.

De verzekerde is voorts verplicht:

- a) alle redelijke maatregelen te nemen om schade zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken en de aanwijzingen van de expert of directie op te volgen;
- b) in geval van diefstal zo spoedig mogelijk aangifte te doen bij de politie en daarvan proces verbaal te laten opmaken;
- c) nimmer tegenover een tegenpartij enigerlei erkenning van schuld of van de omvang van de schade te doen;
- d) niet met herstel van de schade aan te vangen, voordat deze is opgenomen en toestemming van de expert of directie is verkregen.

Bij niet nakomen van deze verplichtingen kan schadevergoeding geheel of gedeeltelijk worden geweigerd, indien de belangen van de maatschappij hierdoor zijn benadeeld.

12. Herstel van schade / Betaling schadepeningen

- a) Herstel van schade geschiedt in opdracht en voor rekening van de verzekerde. Uitbetaling en/of verrekening van de schadepeningen vindt plaats na definitieve reparatie van de schade. Indien reparatie van de schade redelijkerwijs niet gevorderd kan worden, kan de directie hiervoor dispensatie verlenen.

Bij schade aan of algeheel verlies van een vaartuig door toedoen of verzuim van derden veroorzaakt, treedt de maatschappij in de rechten, welke de verzekerde kan doen gelden tegen hen, die daarvoor aansprakelijk geacht worden:

- indien en voorzover de maatschappij de schade aan de verzekerde heeft vergoed;
- indien en voor zover deze rechten bij akte van cessie door verzekerde aan de maatschappij zijn overgedragen en de cessie ter kennis is gebracht aan de aansprakelijk geachte partij.

Hetgeen de maatschappij netto ontvangt zal naar evenredigheid van ieders belang tussen de verzekerde en de maatschappij wordt verdeeld.

De maatschappij is gerechtigd om al hetgeen de verzekerde aan haar verschuldigd is op het door de maatschappij ontvangen bedrag in mindering te brengen.

- b) De verzekerde kan eerst dan op betaling van de ingediende schadevordering, voor zover aanvaard, aanspraak maken, wanneer voor (het desbetreffende deel van) de schade een akkoordbevinding is ontvangen van de betrokken

herverzekeraars. De directie is gerechtigd om met de feitelijke betaling van de schade te wachten, totdat van de betrokken herverzekeraars de nodige fondsen zijn ontvangen.

13. Eigen risico's / Vergoedingspercentages

a) Cascoschade

Het eigen risico per schade bedraagt 20% van het schadebedrag met een minimum van € 0,50 per ton en een maximum van € 2,- per ton, waarbij de minimumtonnage op 250 wordt gesteld.

Voor duw- en sleepboten geldt een eigen risico van 25% met een minimum van € 0,75 per kW en een maximum van € 7,50 per kW van de hoofdmotor(en), waarbij het minimum aantal kW's op 200 wordt gesteld.

Het maximum eigen risico bedraagt € 2.500,- per schadegeval.

O.a. ankers, kettingen, ankerlieren, luiken en autokraan worden beschouwd als onderdeel van het casco.

Indien de reparatie van de schade, naar het oordeel van de expert, een duidelijke verbetering tot gevolg heeft, kan de expert bij de vaststelling van het schadebedrag hiermee rekening houden.

Ook duikerskosten in verband met cascoschade vallen onder de casco-afrekregeling.

b) Schade hoofdmotor, keerkoppeling en reductiekast en boegbesturing (motor + installatie)

Waar in dit artikel wordt gesproken over 'motor' of 'motoren' wordt tevens bedoeld de koppeling(en), reductiekast en boegbesturing.

Voor schade aan motoren wordt, na aftrek van € 1,25 per kW, een percentage van het resterende schadebedrag vergoed volgens onderstaande tabellen:

	t/m 1250 omw./minuut	> 1250 omw./minuut
Leeftijd 0 jaar	100%	100%
1 „	97%	96%
2 „	94%	92%
3 „	91%	88%
4 „	88%	84%
5 „	85%	80%
6 „	82%	76%
7 „	79%	72%
8 „	76%	68%
9 „	73%	64%
10 „	70%	60%
11 „	68%	56%
12 „	66%	52%
13 „	64%	
14 „	62%	
15 „, en ouder	60%	

De procentuele aftrek bedraagt maximaal € 15,- per kW; daarnaast kan een aftrek worden toegepast voor eventueel uitgespaarde revisie.

Als kan worden aangetoond, dat het te vervangen onderdeel jonger is dan het bouwjaar van de motor, dan zal bij de aftrek voor het desbetreffende onderdeel worden uitgegaan van het bouwjaar van dat onderdeel.

Een motor wordt slechts gedurende het bouwjaar geacht nul jaar te zijn. Indien de leeftijd van de motor niet bekend is, wordt uitgegaan van 15 jaar.

Indien de volgens dit reglement verschuldigde schade-uitkering de dagwaarde van de motor overtreft, kan de motor door de maatschappij total loss worden verklaard en wordt de dagwaarde van de motor uitgekeerd, slechts onder aftrek van de restantwaarde.

De dagwaarde van de motor zowel als de restantwaarde zal naar redelijkheid door de expert, na overleg met de desbetreffende partijen, worden vastgesteld volgens de richtlijnen van de V.E.K.R.B.

Voor tweedehands motoren zal nooit meer worden vergoed dan de aankoopprijs heeft bedragen.

Bij vervanging van beschadigde onderdelen door gegarandeerde recon onderdelen, worden deze op het moment van montage geacht 8 jaar oud te zijn.

c) Schade aan andere motoren, hulpmotoren, accu's, enz.

Van schade aan hulpmotoren, licht- en dekmotoren, alsmede van alle hulpwerktuigen als pompen, compressoren, generatoren, dynamo's, electromotoren, accu's en andere werktuigen, niet vallende onder casco of hoofdmotor, wordt, na aftrek van een eigen risico van € 250,-, het volgende percentage vergoed:

Leeftijd 0 jaar	100%
-----------------	------

1 ,,	90%
2 ,,	80%
3 ,,	70%
4 ,,	60%
5 ,,	50%
6 ,,	40%
7 ,, en ouder	30%

Indien geen leeftijd kan worden aangetoond, wordt deze op 7 jaar gesteld.

Indien het verzekerde object minder dan 5 jaar voor het ontstaan van de schade volledig is gereviseerd (uitgezonderd bij schadereparatie), door de verzekerde te bewijzen, kan de leeftijd van het desbetreffende object voor de bepaling van het vergoedingspercentage met 5 jaar worden teruggebracht.

De levensduur van accu's wordt op maximaal 3 jaar gesteld; de levensduur van tractie-accu's wordt op maximaal 5 jaar gesteld.

Wanneer de volgens dit reglement verschuldigde schade-uitkering de dagwaarde van de motor e.d. overtreft, kan de motor door de maatschappij total loss worden verklaard en wordt de dagwaarde van de motor uitgekeerd, slechts onder aftrek van de restantwaarde. De dagwaarde van de motor zowel als de restantwaarde zal naar redelijkheid door de expert, na overleg met de desbetreffende partijen, worden vastgesteld volgens de richtlijnen van de V.E.K.R.B.

Voor tweedehands motoren zal nooit meer worden vergoed dan de aankoopprijs heeft bedragen.

d) Schade aan schroef, schroefas, enz.

Van schade aan schroef, schroefas, gland, tussenas en lagering, wordt, na aftrek van € 250,- 75% vergoed. Ook de hiermede in verband staande duikerskosten vallen onder deze regeling.

Na afkeuring van de schroef als gevolg van ouderdom, resp. metaalmoeheid, vindt een laatste vergoeding plaats op basis van de dagwaarde voor het evenement.

Extra kosten als gevolg van het ontbreken van een reserveschroef zijn voor rekening van de verzekerde.

e) Schade aan nautische apparatuur

Nautische apparatuur is meeverzekerd, mits het bezit ervan is opgegeven.

Telefoons worden als nautische apparatuur beschouwd, mits vast ingebouwd.

Na aftrek van een eigen risico van € 125,- wordt de schade volgens onderstaande tabel vergoed tot maximaal de dagwaarde:

Leeftijd	0 t/m 2 jaar	100%
	3 ,,	90%
	4 ,,	80%
	5 ,,	70%
	6 ,,	60%
	7 ,,	50%
	8 ,,	40%
	9 ,, en ouder	30%

Indien geen leeftijd kan worden aangetoond, wordt deze gesteld op 9 jaar.

f) Schade aan scheepsinventaris, enz.

Bij schade aan en/of verlies van scheepsinventaris, geen huishoudelijke inboedel zijnde, wordt 75% van het schadebedrag vergoed. Bij verlies wordt als schadebedrag aangenomen de dagwaarde van de desbetreffende inventaris, onmiddellijk voor het verloren gaan. Onder verlies wordt hier ook verstaan diefstal, mits aangifte bij de politie is gedaan. Niet gesjorde inventaris, die overboord raakt, wordt niet vergoed.

g) Averij grosse

Volledig vergoed worden de kosten, die het verzekerde vaartuig moet dragen als aandeel in averij grosse volgens door de maatschappij goedgekeurde dispache, tot ten hoogste het verzekerd bedrag.

h) Hulp-, torn- en sleeploon

Hulp-, torn- en sleeploon naar de dichtstbijzijnde noodhaven/reparatieplaats, geen averij grosse zijnde, worden volledig vergoed.

Ook kosten gemaakt ter voorkoming of vermindering van onmiddellijk dreigende schade worden volledig vergoed. Zo mogelijk dient hierover vooraf overleg met de directie te worden gepleegd.

i) Wrakopruijing en lichtingskosten

De kosten van wrakopruijing ingevolge wrakkenwet en/of ambtelijk bevel worden afzonderlijk vergoed, tenzij op de polis anders is vermeld.

Vergoed worden bovendien de kosten voor het boven water brengen van een verzekerd vaartuig, voor zover die kosten niet in averij grosse zijn opgenomen.

j) Totaal verlies

Nadat de verzekerde ten genoegen van de directie het bewijs heeft geleverd van totaal verlies van zijn vaartuig, zal de verzekerde som van het vaartuig worden vergoed onder aftrek van het casco eigen risico en de waarde van de restanten. Het vaartuig wordt als totaal verloren beschouwd, als de reparatiekosten de verzekerde som te boven gaan. De kosten voor het boven water brengen van het vaartuig worden niet tot de reparatiekosten gerekend.

k) Aanvaringsaansprakelijkheid

Voor aanvaringsaansprakelijkheid bedraagt het eigen risico 25% met een minimum van € 125,- en een maximum van € 500,-.

l) Schade door varen in ijs

Voor schade als gevolg van het varen in ijs, geldt een extra eigen risico van € 1,50 per ton resp. voor duw- en sleepboten € 5,- per kW van de hoofdmotor(en). Dit extra eigen risico is niet verschuldigd indien het vaartuig tijdens een reeds aangevangen reis plotseling met ijs in het vaargebied wordt geconfronteerd, onder voorbehoud dat getracht wordt de eerstvolgende veilige haven te bereiken.

Bij gecombineerde schade (ook aanvaringsaansprakelijkheid) is per gebeurtenis slechts één keer het hoogste vaste eigen risico van toepassing.

14. Slepen en duwen

Het is aan een bij de maatschappij verzekerd motorschip - uitgezonderd bij hulpverlening in nood - niet toegestaan om een ander schip te slepen of te duwen. Onder slepen wordt niet verstaan het gekoppeld langszij meenemen van (een) vaartuig(en) als het verzekerde schip hiertoe doelmatig is ingericht.

Het gekoppeld meenemen van (een) vaartuig(en) dient per transport of tijdsduur van te voren te worden aangemeld bij de maatschappij, die hiervoor extra premie in rekening kan brengen. Het gekoppeld langszij meenemen van (een) vaartuig(en) mag uitsluitend geschieden onder de algemeen gebruikelijke en geldende nationale en internationale condities.

De duwboot/sleepboot resp. voor duwen uitgerust motorschip dient zich te allen tijde te houden aan de voorwaarden van het voor hem geldende certificaat.

De duwcombinatie dient te voldoen aan de eis van manoeuvreerbaarheid, omschreven in artikel 6.21 van het binnenvaartpolitiereglement, resp. wanneer zij vaart op een water, waarvoor andere eisen van manoeuvreerbaarheid resp. zeewaardigheid gelden, aan die andere eisen.

Wanneer de duwboot, resp. duwcombinatie, niet voldoet aan de in de vorige alinea bedoelde eisen, is de maatschappij niet verplicht dekking te verlenen. Zij is daartoe ook niet verplicht, wanneer het totale laadvermogen van de te duwen bak(ken), uitgedrukt in metrische tonnen, meer bedraagt dan 7 maal het (totaal) aantal kW's van de hoofdmotor(en) van de duwboot.

Ingeval van schade aan de geduwde bak(ken), het/de gesleepte schip/schepen en/of derden door schuld van de duwboot/sleepboot resp. voor duwen uitgerust motorschip gaan de verplichtingen van de maatschappij tegenover de leden niet verder dan de verplichtingen, die de duwboot/het duwende schip c.q. de sleepboot/het sleepende schip zou hebben, wanneer de gebruikelijke en geldende nationale en internationale condities toepasselijk zouden zijn.

Een en ander op dezelfde voorwaarden en onder dezelfde beperkingen als wanneer de maatschappij aanvaringsschade aan derden, door schuld van het verzekerde schip zelf krachtens dit reglement moet vergoeden, met dien verstande, dat de verplichting der maatschappij zich niet zal uitstrekken tot vergoeding van schade, waartoe zij krachtens het reglement niet verplicht zou zijn, indien het verzekerde schip zelf ware veroordeeld.

15. Vergoeding van schade (samenvatting)

De maatschappij zal, mits reglementair gedekt, vergoeden:

- 1) schade aan casco en toebehoren (art. 13 a);
- 2) schade aan hoofdmotor en boegbesturing (art. 13 b);
- 3) schade aan andere motoren, hulpmotoren, accu's, enz. (art. 13 c);
- 4) schade aan schroef, schroefas, enz. (art. 13 d);
- 5) schade aan nautische apparatuur (art. 13 e);
- 6) schade aan scheepsinventaris (art. 13 f);
- 7) casco-aandeel in averij grosse volgens door de maatschappij goedgekeurde dispache (art. 13 g);
- 8) hulp-, torn- en sleeploon, geen deel van de averij grosse uitmakend (art. 13 h);
- 9) kosten ter voorkoming of vermindering van schade, zulks ter goedkeuring aan de directie (art. 13 h);
- 10) wrakopruijing en lichtingskosten (art. 13 i);

- 11) aanvaringsaansprakelijkheid (art. 13 k);
- 12) noodreparaties: a) verrekenbaar in averij grosse (art. 13 g)
 - b) bij geladen vaartuigen noodzakelijk ter bereiking van de losplaats; alleen na overleg met de directie (art. 13 a t/m f)
 - c) bij lege vaartuigen ter bereiking van de dichtstbijzijnde werf.

16. Schade die niet wordt vergoed

Behoudens schade, die niet wordt vergoed op grond van wettelijke bepalingen, wordt in de navolgende gevallen schade niet vergoed, tenzij schriftelijk uitdrukkelijk anders is overeengekomen:

- 1) Schade, die niet binnen een half jaar na het ontstaan door de door de directie aangewezen expert is opgenomen, doordat door de verzekerde geen of onvoldoende gelegenheid voor de opname van de schade werd gegeven;
- 2) Schade, die niet binnen 5 jaar na ontstaan is gerepareerd;
- 3) Tijdverlet door verzekerde geleden;
- 4) Schade, ontstaan door eigen ijsbreekwerkzaamheden, behalve in geval van nood;
- 5) Schade aan lading en andere zich aan boord bevindende, niet uitdrukkelijk verzekerde zaken als auto's en andere motorvoertuigen, bromfietsen en fietsen;
- 6) Schade aan of verlies van portable navigatie-apparatuur (telefoon, marifoon, e.d.);
- 7) Schade aan of verlies van brandstoffen, oliën, e.d.;
- 8) Schade door atoomkernreactie, groot molest en natuurrampen;
- 9) Schade door verlies of inbeslagneming van vaartuigen als gevolg van vervoer van smokkelwaar;
- 10) Schade als gevolg van vorst, tenzij de verzekerde kan aantonen dat door hem alle redelijke maatregelen ter voorkoming van vorstschade zijn genomen;
- 11) Indien verzekerde achterstallig is in zijn financiële verplichtingen jegens de maatschappij (art. 8);
- 12) Wanneer zonder goedkeuring van de directie aansprakelijkheid voor of omvang van een schade is erkend;
- 13) Schade als gevolg van onvoldoende onderhoud en/of onvoldoende zorg;
- 14) Schade ontstaan als gevolg van het onder invloed van alcoholhoudende drank of enig bedwelmend of opwekkend middel verkeren van de schipper of bemanning, tenzij verzekerde aannemelijk maakt dat hem hieromtrent geen verwijt kan worden gemaakt;
- 15) Schade, ontstaan op wateren, die buiten het vaargebied vallen waarvoor verzekerd is;
- 16) Schade, ontstaan tengevolge van opzet en roekeloosheid van de verzekerde;
- 17) Reis- en telefoonkosten e.d., uitgegeven na het evenement;
- 18) Kosten die een verzekerde moet dragen ingevolge winterdispache, zoals op grond van de Rijnregelen;
- 19) Schade door vervoer van gevaarlijke en/of bijtende stoffen zonder inachtneming van het reglement vervoer gevaarlijke stoffen;
- 20) Wanneer in geval van diefstal geen aangifte bij de politie is gedaan;
- 21) Aansprakelijkheidsschade, niet als gevolg van aanvaring (art. 7 en 19);
- 22) Schade wegens dood of lichamelijk letsel (art. 19);
- 23) Indien geen gevolg wordt gegeven aan de eis tot vervanging van schipper - niet eigenaar - of personeel;
- 24) Schade, ontstaan door onzeewaardigheid (art. 10);
- 25) Schade, veroorzaakt door een tot de uitrusting van het schip behorende boot met een maximaal haalbare snelheid van meer dan 20 km/uur.
- 26) Schade door verontreiniging van eigendommen van derden (anders dan het schip - met inbegrip van de zich aan boord daarvan bevindende lading of andere zaken - waarmee het verzekerde schip in aanvaring - in de zin van art. 7 van dit reglement - is gekomen).
- 27) Schade door langzaamwerkende invloeden, zoals geleidelijke inwerking van gassen, vloeibare en vaste stoffen, tenzij de geleidelijke inwerking wordt ingezet door een plotselinge hevige uiting van verontreiniging en de verzekerde de gevolgen daarvan redelijkerwijs niet kon voorkomen.

17. Zusterschipclausule

Bij de maatschappij verzekerde vaartuigen, welke toebehoren aan dezelfde eigena(a)r(en), zijn verzekerd als vaartuigen, die toebehoren aan verschillende eigenaren.

18. Verbod dubbele verzekering

Behoudens schriftelijke goedkeuring van het bestuur is het een verzekerde, op straffe van nietigheid van de verzekering, niet toegestaan zijn vaartuig geheel of gedeeltelijk voor dezelfde risico's elders te verzekeren. Bij overtreding wordt door de maatschappij geen schadevergoeding uitgekeerd.

19. Wettelijke aansprakelijkheid / P & I

Door bemiddeling van de maatschappij kan, mits van tevoren overeengekomen, voor de bij haar verzekerde schepen een verzekering worden gesloten tegen de risico's van aansprakelijkheid van de verzekerden in verband staande met de

uitoefening van hun bedrijf (personenschade, verontreiniging, ladingaansprakelijkheid, enz.). De omvang van deze dekking, alsmede de hiervoor geldende voorwaarden, worden omschreven in een apart te verstrekken dekkingsbewijs. De maatschappij neemt noch voor deze risico's, noch voor de wijze waarop zij zijn verzekerd, enige aansprakelijkheid op zich.

De premie van deze verzekering en de in geval van schaden of claims geldende eigen risico's, zullen apart aan de verzekerde in rekening worden gebracht.

20. Maximumvergoeding per schadegeval

Per ongeval vergoedt de maatschappij nooit meer dan het verzekerde bedrag voor

- 1) cascochade/motorschade;
- 2) aanvaringsschade, wrakopruijms- en lichtingskosten e.d.

De genoemde maxima gelden afzonderlijk en onafhankelijk van elkaar.

21. Niet voorziene gevallen

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist het bestuur.

22. Afwijking verzekeringsvoorwaarden

Het bestuur is bevoegd, wanneer de verzekeringsvoorwaarden naar zijn oordeel voor een verzekerde onbillijk zouden werken, daarvan af te wijken.

23. Geschillen en toepasselijk recht

- a) De maatschappij is aangesloten bij:
Stichting Klachteninstituut Verzekeringen, Postbus 93560, 2509 AN te Den Haag, tel. (070) 3338999, fax (070) 3338900.
Op deze verzekering en dit reglement is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
- b) Alle geschillen die rijzen tussen de maatschappij enerzijds en één of meer van haar verzekerden anderzijds, dan wel tussen haar verzekerden onderling met betrekking tot de verzekeringsovereenkomsten en de daaruit voortvloeiende rechten en verplichtingen of gerezen doordat schepen van haar verzekerden aan elkander schade hebben toegebracht, zullen worden voorgelegd aan het bestuur. Bij voortbestaan van de geschillen na het daaromtrent genomen besluit van het bestuur, zullen de geschillen – ook als deze betrekking hebben op een schadebrengend feit dat zich buiten Nederland heeft voorgedaan – uitsluitend aan de bevoegde rechter te Groningen of Rotterdam voorgelegd kunnen worden, behoudens hoger beroep.
- c) Het in het voorgaande lid bepaalde geldt ook indien één of meer der betrokken partijen vóór of tijdens het geschil hebben opgehouden verzekerde van de maatschappij te zijn, indien het betreft rechten en verplichtingen die hun oorzaak vinden in de tijdens de verzekeringsperiode bestaande rechtsverhoudingen.
- d) De maatschappij zal ook geschillen over bedragen van premies en waarborgsommen en de betaling daarvan aan de bevoegde rechter kunnen voorleggen. Alle op de invordering daarvan vallende gerechtelijke en buitengerechtelijke kosten komen ten laste van de betrokken verzekerde.
- e) Indien andere verzekeringen door de maatschappij ten behoeve van haar verzekerden elders mochten zijn ondergebracht, zijn voorgaande bepalingen niet van toepassing op geschillen inzake die verzekeringen tussen de maatschappij en/of haar verzekerden en/of betrokken verzekeraars.
Dergelijke geschillen zullen worden geregeld zoals in de verzekeringsvoorwaarden met de betrokken verzekeraars zal zijn overeengekomen.

24. In werking treding

Dit reglement treedt in werking op 1 januari 2007.