

SCHEEPSPAPIEREN

Het is bij de vaart met schepen langer dan 20 meter van belang, dat er aan boord verschillende documenten aanwezig zijn. Verschillende zijn er door de wet voorgeschreven, andere zijn niet verplicht, doch kunnen zeker hun nut bewijzen.

Verplichte documenten betreffende het schip:

- 1 Certificaat van onderzoek;
- 2 Bewijs van inschrijving in het schepenregister van het kadaster;
- 3 Meetbrief;
- 4 Machtiging voor de marifooninstallatie;
- 5 Handleiding voor de marifonie;
- 6 Certificaat van goedkeuring radarinstallatie;
- 7 Vaarvergunningen.

Niet verplichte documenten betreffende het schip:

- 8 Bewijs van eigendom (akte van overdracht);
- 9 Stichtingsakte van de groep;
- 10 Verzekeringspolissen;
- 11 Monsterrol;
- 12 Scheepsjournaal.

Verplichte documenten betreffende de bemanning:

- 13 Vaarbewijs;
- 14 Certificaat voor de bediening van de marifoon;
- 15 Radarpatent;
- 16 Machtiging Bootleiding M3 (door Scouting verplicht);
- 17 Certificaat Motordrijver (door Scouting verplicht).

1 Het certificaat van onderzoek

Volgens de Binnenschepenwet van 30 september 1981 moeten onder meer schepen, niet bestemd of gebezigd voor het bedrijfsmatige vervoer van goederen, met een lengte van 15 meter of meer, voorzien zijn van een certificaat van onderzoek, afgegeven door het hoofd van de scheepvaartinspectie. Uitgewerkte technische voorschriften bevat deze wet niet. Deze zullen worden vastgesteld bij Koninklijk Besluit, evenals de definitieve ingangsdatum. Het zal nog wel enige jaren duren voor dat onze schepen "onder de wet gesteld worden". Wanneer we de letter van de wet volgen, zou dit betekenen, dat bijna alle pleziervaartschepen langer dan 20 meter "aan de ketting" zouden moeten worden gelegd. Totale aanpassing en verbouwing zal in de praktijk nauwelijks mogelijk blijken in verband met de grote financiële gevolgen. Binnen Scouting vindt overleg plaats tussen de LNTC en de overheid, om te komen tot een minimum pakket aan eisen, waaraan Scoutingschepen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor het certificaat van onderzoek.

2 Bewijs van inschrijving in het schepenregister van het kadaster

Voor de pleziervaart geldt over het algemeen geen verplichting tot inschrijving in het schepenregister. Alleen voor de beroepsvaart en voor pleziervaartuigen waarvoor een scheepshypotheek nodig is, is de inschrijving in het schepenregister verplicht. Tevens is inschrijving verplicht voor pleziervaartuigen met meer dan 10 m³ verplaatsing. Zelfs als inschrijving niet verplicht is, kan men het Kadaster verzoeken het schip in het register in te schrijven met het oog op de eigenaarsbewijslast.

Indien het schip is teboekgesteld is het een registergoed. Een op schrift gesteld bewijs laat zien dat het schip is ingeschreven bij het scheepsregister. Het registergoed wordt dan voorzien van een brandmerk dat bestaat uit een volgnummer van de teboekstelling, de afkorting van de rubriek, het kantoor van teboekstelling en het jaartal, bijvoorbeeld: 1800 B GRON 1994. Als het schip is teboekgesteld kan het schip alleen van eigenaar wisselen door een notariële akte op te stellen. De oude eigenaar moet tevens aan het kantoor van teboekstelling doorgeven dat de eigenaar van het schip is veranderd. Wijzigingen, aanvullingen, doorhalingen etc moeten aan het Kadaster worden doorgegeven. De laatst bekende eigenaar die bij het Kadaster geregistreerd staat is de eigenaar van het schip!

Indien het schip nog niet is teboekgesteld kan het worden ingeschreven bij het Kadaster. Bij het kantoor van de teboekstelling moet dan het volgende worden overhandigd:

- aanvraagformulier (formulier 46);
- meetbrief of formulier berekening verplaatsing;
- origineel eigendomsbewijs (geen kopie);
- bewijs van nederlandschap (kopie paspoort) of uittreksel van de Kamer van Koophandel (stichting).

Nadat het schip is teboekgesteld ontvangt u binnen enkele dagen een machtiging om het merk van teboekstelling aan te laten brengen. Dit formulier moet naar de scheepsmetingsdienst gestuurd worden waarna de scheepsmetingsdienst het merk van

Cursus varen met grote schepen 1996

teboekstelling aanbrengt. Bij houten of stalen schepen wordt het nummer ingehakt. Bij polyester schepen wordt een niet te verwijderen plaatje aangebracht. Nadat het scheepsregister van de scheepsmetingsdienst het getuigschrift van branding heeft ontvangen ontvangt u binnen enkele dagen de door u ingediende bescheiden vergezeld van het certificaat waaruit blijkt dat u als eigenaar van het schip geregistreerd staat.

Men is niet verplicht in het register te staan wanneer:

- het binnenschip een vrachtschip is met een laadvermogen van minder dan 20 tonnen van 1000 kilogram;
- het binnenschip een verplaatsing heeft van minder dan 10 kubieke meters.

De afkortingen van het teboekstellingsnummer hebben de volgende betekenis:

- B	= binnenvaart;	- 'S-HAGE	= 's-Gravenhage
- Z	= zeevaart;	- HEERENV	= Heerenveen;
- ALKM	= Alkmaar;	- LEEUW	= Leeuwarden;
- ALM	= Almelo;	- LEID	= Leiden;
- AMST	= Amsterdam;	- MAASTR	= Maastricht
- AMERSF	= Amersfoort;	- MIDD	= Middelburg;
- APPING	= Appingedam;	- NIJM	= Nijmegen;
- ARNH	= Arnhem;	- RIJSW	= Rijswijk;
- 'S-BOSCH	= 's-Hertogenbosch	- ROERM	= Roermond
- DEV	= Deventer;	- ROTT	= Rotterdam;
- DORD	= Dordrecht;	- UTR	= Utrecht;
- EINDH	= Eindhoven;	- WINSCH	= Winschoten;
- GOR	= Gorinchem;	- ZUTP	= Zutphen;
- GRON	= Groningen;	- ZZEE	= Zierikzee.
- HAARL	= Haarlem;		

De overige kantoren worden onverkort aangegeven. Een schip heeft altijd maar 1 teboekstellingsnummer, anderen moeten doorgehaald worden.

3 Meetbrief

Het in bezit hebben van een meetbrief als zodanig is geen verplichting, maar de meeste pleziervaartschepen langer dan 20 meter zijn meestal voormalige binnenvaartschepen en vallen in die hoedanigheid onder de verplichting tot inschrijving in het schepenregister. Inschrijving in het register kan alleen plaats vinden na meting door de scheepsmetingsdienst. De "meetbrief", afgegeven door genoemde dienst behoort dan ook als officieel scheepsdocument aan boord beschikbaar te zijn en kan door instanties als politie, havenmeesters, sluismeesters e.d. altijd ter inzage worden gevraagd. Door de verandering van bestemming en de dikwijls daarmee gepaard gaande wijzigingen aan het schip (bijv. permanente afsluiting van de luiken, binnenbetimmeringen) zal ook het draagvermogen gewijzigd worden, het zal aanmerkelijk kleiner worden. Havenrechten en sluisgelden, meestal bepaald door het laadvermogen van het schip, zullen daardoor beduidend lager kunnen komen te liggen. Maar dan moet wel de meetbrief (als wettelijk bewijsstuk) worden gewijzigd. De scheepsmeters brengen een officieel ijkteken aan op het schip. Tevens worden er aan beide zijden van de schip inzinkingsmerken aangebracht. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien het zodanig beladen is, dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken. Het nummer van de meetbrief wordt ook in het schip geslagen, het bestaat uit twee hoofdletters en een aantal cijfers, bijv A N 12345. De eerste hoofdletter geeft het metingsdistrict aan, de tweede hoofdletter het land van meting.

De eerste hoofdletter van het meetbriefnummer heeft de volgende betekenis:

- A = Amsterdam;
- G = Groningen;
- H = Rijswijk;
- R = Rotterdam.

Deze hoofdletters worden altijd gevolgd door de hoofdletter N = Nederland. Daarnaast komen ook de afkortingen voor België (B) en Duitsland (D) voor. Een schip kan meerdere meetbriefnummers hebben. Deze hoeven niet te worden doorgehaald.

Een nieuwe meetbrief vervalt:

- door het verstrijken van de geldigheidsduur (voor 14 augustus 1979, of na 15 jaar na afgifte meetbrief);
- wanneer het binnenschip een verbouwing ondergaat, die van invloed is op de ligging van het vlak van inzinking van het ledige vaartuig, op de verplaatsing dan wel op de in de meetbrief vermelde afmetingen;
- wanneer het binnenschip, bestemd voor het vervoer van goederen, van bestemming verandert, zodat het gaat om een vaartuig niet bestemd voor het vervoer van goederen, of omgekeerd;
- wanneer in de meetbrief een of meer wijzigingen zijn aangebracht door daar toe niet bevoegde personen;
- wanneer aan het binnenschip andere veranderingen dan wel blijvende beschadigingen zijn aangebracht, waardoor de omschrijving in de meetbrief niet meer juist is;
- wanneer de meetbrief niet meer volledig aanwezig is.

Cursus varen met grote schepen 1996

De scheepsmeting heeft 2 verschillende soorten metingen, namelijk:

- een meting voor binnenschepen die bestemd of ingericht zijn voor het vervoer van goederen, waarbij het laadvermogen gemeten wordt, en
- een meting voor binnenschepen die niet bestemd noch ingericht zijn voor het vervoer van goederen, waarbij de verplaatsing en de waterverplaatsing gemeten wordt.

Voor alle duidelijkheid: binnenschepen die vroeger bestemd waren voor het vervoer van goederen en nu geschikt zijn gemaakt als woon-, wacht- of charterschip of pleziervaartuig, zijn dus geen vrachtschepen meer en worden dus ook niet op laadvermogen gemeten maar op verplaatsing en waterverplaatsing. Er is dus een andere meetbrief nodig, indien het schip nog als vrachtschip gemeten en geregistreerd staat.

De maximale diepgang waarop gemeten wordt, en waarmee de verplaatsing wordt uitgerekend, kan men zelf aangeven. De maximale diepgang mag echter niet groter zijn dan de wettelijke maximaal toelaatbare diepgang. Deze wettelijke maximaal toelaatbare diepgang wordt vastgesteld met behulp van het vrijboord en de veiligheidsafstanden. De verplaatsing kan dan onder de 10 m³ uitkomen.

Om aan te tonen dat een binnenschip onder de 10 m³ verplaatsing zit, moet men het binnenschip laten (her)meten en een meetbrief hebben waarop de juiste verplaatsing staat. Hiermee kan men uit het register van het Kadaster worden uitgeschreven.

Onder de begrippen binnenschip, vrachtschip, laadvermogen, verplaatsing, vlak van grootste inzinking, vrijboord, veiligheidsafstand en maximaal toelaatbare waterverplaatsing worden verstaan:

- binnenschip:
alle vaartuigen, welke tot de vaart op de binnenwateren worden gebruikt of bestemd zijn, zomede die, welke belanghebbenden als zodanig doen of hebben doen meten;
- vrachtschip:
binnenschip, bestemd of ingericht voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen, met een laadvermogen van 15 ton of meer;
- laadvermogen:
in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing tussen de vastgestelde lastlijn en het vlak van inzinking van het ledige schip, bij vrachtschepen;
- verplaatsing:
in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing tussen het vlak van inzinking van het ledige binnenschip in zoet water en het vlak van grootste toegelaten diepgang;
- maximum toelaatbare waterverplaatsing:
in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip (vanaf de kielbalk) tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang;
- vlak van grootste inzinking:
vlak door de waterlijn, overeenkomstig met de grootste toegelaten inzinking waarbij het schip mag varen;
- vrijboord:
afstand tussen het vlak van grootste inzinking en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt van het gangboord, of bij ontbreken van een gangboord, het laagste punt van het vaste boord;
- veiligheidsafstand:
afstand tussen het vlak van grootste inzinking en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt, waar het schip niet meer als waterdicht wordt beschouwd.

4 Machtiging voor de marifooninstallatie

Voor de installatie en het gebruik van een marifoon aan boord van een nederlands schip is volgens de Telegraaf en Telefoonwet een machtiging vereist. Voordat tot aanschaf wordt overgegaan verdient het aanbeveling eerst na te gaan, of voor de marifoon van uw keuze een type-goedkeuring door de DHTP afdeling Kust- en Scheepsradio (KSR) is afgegeven. Dit geldt ook voor de antenne. Door minder bekende firma's worden n.l. nogal eens gelegenhedskoopjes aangeboden, waarvan later blijkt, dat bepaalde typen niet werden goedgekeurd, of waarvan de goedkeuring is ingetrokken. Voor zulke apparaten wordt geen machtiging afgegeven en het in bezit hebben van een zendinrichting zonder machtiging is een strafbaar feit.

Cursus varen met grote schepen 1996

Om in het bezit van de machtiging te komen moet u aan twee voorwaarden voldoen:

- u moet in het bezit zijn van een marifoonbedieningscertificaat of een marifoonbasiscertificaat;
- de marifoon en de antenne moet een typegoedkeuring hebben.

Een marifoonbedieningscertificaat is een geel in 3-en gevouwen papiertje dat niet geplastificeerd is. Een marifoonbasiscertificaat is de opvolger van het marifoonbedieningscertificaat. Het is een blauw pasje dat geplastificeerd is.

De machtiging wordt verleend onder bepaalde voorwaarden, die onder meer betrekking hebben op:

- verlenging, opzegging en intrekking van de machtiging;
- opstelling, bediening, gebruik en inspectie van de installatie;
- geheimhouding, overtredingen en boetes;
- het bezit van een bedieningscertificaat of basiscertificaat.

De machtiging heeft een geldigheidsduur van 1 kalenderjaar. Elk jaar wordt een nieuwe machtiging verstrekt, indien men de machtigingsretributie over het voorgaande jaar heeft betaald.

De eigenaren van een nieuwe marifooninstallatie aan boord van pleziervaartuigen zijn niet verplicht een keuring aan te vragen. Na ontvangst van de machtiging (met de roepnaam) en de montage van de marifoon kan direct aan het radioverkeer worden deelgenomen. Wel worden er steekproefsgewijs inspecties uitgevoerd aan boord van pleziervaartuigen.

5 Handleiding voor de marifonie

Nadat de machtiging is aangevraagd en de retributie is betaald, wordt de machtiging toegezonden. Bij de machtiging zit een handleiding voor de marifonie en een bijlage behorende bij de handleiding. De handleiding en de bijlage moeten volgens het binnenvaartpolitiereglement aan boord zijn als er een marifoon aan boord is. In de handleiding staan allerlei wetenswaardigheden over het gebruik van de marifoon.

6 Certificaat van goedkeuring radar

Een radarinstallatie zal aan boord van de wachtschepen eerder uitzondering dan regel zijn. We wijzen echter op de verplichting om aan bepaalde voorwaarden te voldoen en verwijzen naar artikel 4A.02 van het binnenvaartpolitiereglement.

7 Vaarvergunningen

Over het algemeen kan in Nederland vrij gevaren worden op alle doorgaande vaarwegen. In bepaalde gevallen is het echter verplicht een vergunning aan te vragen bij de beheerder en/of eigenaar van het vaarwater, in de meeste gevallen het hoogheemraadschap of waterschap waaronder het vaarwater ressorteert. Stel u van tevoren op de hoogte van dergelijke bepalingen. De boetes zijn meestal hoger dan de prijs van de vergunning.

8 Bewijs van eigendom

Als een zeeverkennergroep een schip koopt, en het vaartuig van vrachtschip wachtschip wordt, verandert het niet alleen van bestemming maar ook van eigenaar. De verandering van eigenaar moet geregistreerd worden bij het hiervoor genoemde scheepsregister van het kadaster, onder overlegging van de koopakte. Dit is een juridisch gezien nogal ingewikkelde procedure en kan daarom het beste geschieden door een notaris of een scheepsmakelaar. Echter is het ook mogelijk de notaris-kosten uit te sparen door de koopakte en de overschrijvingsakte zelf op te stellen. Het is dan wel nodig dat de, z.g. onderhandse, koopakte juridische rechtsgeldigheid heeft.

9 Stichtingsakte van de groep

Bij het passeren van sluisen en (tol)bruggen wordt soms vreemd tegen onze schepen aangekeken. Ooit de stad Amsterdam al eens gepasseerd via de Nieuwe Meer-sluis en de Houthaven? Ooit overnacht in een binnenhaven? De stichtingsakte van de groep, alsmede het eerder genoemde bewijs van eigendom kunnen dan goede diensten bewijzen om onze goede wil aan te tonen (niet ergens halverwege te blijven liggen) en een doorvaartvergunning en/of havenbriefje te verkrijgen.

10 Verzekeringspolissen

Bij het afsluiten van een verzekering moet u zich goed realiseren, wat u verzekeren wilt. Bent u van plan het gehele jaar met uw boot te blijven varen, of alleen maar tijdens het zomerseizoen? De risico's die u loopt tijdens het varen zijn beduidend groter dan wanneer u stil langs de wal ligt en het schip alleen als "klublokaal" dienst doet. In het laatste geval kunt u volstaan met een veel eenvoudiger (en dus goedkopere) verzekering. Tijdens de vaarperiode dient u een uitgebreide verzekering af te sluiten. Minimaal is dan wel een WA-verzekering gewenst, dan bent u in ieder geval gedekt tegen schade die u anderen bezorgt. Kijk ook eens na, welke schepen van de groep verzekerd zijn. Vaak is het goedkoper om voor alle schepen tegelijkertijd een verzekering af te sluiten dan voor ieder schip apart. Tevens is het van belang welke risico's verzekerd zijn. Alleen aansprakelijkheid of ook brand, waterschade, bliksem, inbraak, diefstal enz. enz.? Kijk ook eens naar de kleine letters die gaan over de motoren. Vaak is het zo dat een van buitenkomend onheil wel is verzekerd maar een eigen gebrek niet. Hoe oud mag de motor zijn? Moet het een originele scheepsmotor zijn? Waar bent u niet tegen verzekerd?

Bewaar de verzekeringspolis thuis en zorg er voor aan boord een goede fotokopie te hebben. Tenslotte kunt u zich goed laten voorlichten door uw verzekeraar of tussenpersoon, ook wat betreft de "kleine lettertjes".

Als iemand een verzekering wil afsluiten kan hij hiervoor direct naar de verzekeraar of naar een tussenpersoon gaan. Zodra de kandidaat-verzekeringnemer besloten heeft welke verzekering hij wil, vult hij een aanvraagformulier in en stuurt dit naar de verzekeraar. Met het aanvraagformulier geeft de kandidaat-verzekeringnemer:

- de verzekeraar die gegevens die voor de verzekeraar nodig zijn om het risico te beoordelen;
- aan de verzekeraar te kennen dat hij een verzekering wenst aan te gaan;
- aan dat hij de verplichtingen die uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeien, zal nakomen.

De acceptatie-afdeling van de verzekeraar bekijkt het aanvraagformulier van de kandidaat-verzekeringnemer. Als de acceptatie-afdeling besluit dat het risico aanvaardbaar is, is de verzekering tot stand gekomen. Eventueel kan de verzekeraar besluiten het risico te inspecteren alvorens tot acceptatie over te gaan. Ook kan de verzekeraar besluiten het risico te accepteren onder andere voorwaarden. Als de verzekeraar besluit het risico te accepteren maakt hij de polis op.

De polis bestaat uit:

- een polisblad;
- de polisvoorwaarden;
- clausebladen.

Het polisblad bevat de volgende gegevens:

- de verzekeringnemer en/of verzekerde;
- de risico-omschrijving;
- de ingangsdatum en de verzekeringsduur;
- de premie;
- het verzekerd bedrag;
- het eigen risico;
- welke clauses van toepassing zijn.

In de polisvoorwaarden staan bepalingen met betrekking tot:

- begripsomschrijvingen;
- dekkingsomschrijvingen;
- premie betaling;
- mededelingsplicht van de verzekeringnemer;
- verplichtingen van de verzekeringnemer bij schade;
- wijze waarop de schade wordt vastgesteld;
- wijze waarop de uitkering wordt berekend.

De clausebladen bevatten speciale voorwaarden die alleen voor deze verzekering gelden en bevat eventuele verwijzingen naar een rapport van een taxateur.

De verzekeringnemer moet de verzekeraar bij aanvang van de verzekering juiste gegevens geven. Mocht achteraf blijken dat de verzekeringnemer (bewust of onbewust) onjuiste gegevens heeft verstrekt en de verzekeraar zou als deze gegevens bij hem bekend zouden zijn geweest de verzekering niet of niet onder dezelfde voorwaarden hebben geaccepteerd, dan is de verzekering nietig. Dit staat in de polis genoemd onder artikel 251 WvK (verzwijging).

De verzekeringnemer is verplicht om wijzigingen van gegevens die op het polisblad staan gedurende de looptijd van de verzekering aan de verzekeraar door te geven.

Cursus varen met grote schepen 1996

De verzekeringnemer kan van de verzekering af als hij voor de premie-vervaldag, met in acht neming van een opzeggingsperiode, de verzekering schriftelijk opzegt. Daarnaast kan de verzekeringnemer van de verzekering af als de verzekeraar iets in de verzekering wijzigt.

Een verzekering dekt de financiële gevolgen voor de verzekeringnemer als er een onzeker voorval plaatsvindt dat door de verzekering gedekt is. Wat precies gedekt is, hangt van de verzekering af. De verzekeringnemer verplicht zich premie te betalen en de verzekeraar verplicht zich om een uitkering te doen als er een gedekt evenement plaatsvindt.

Er zijn 2 soorten verzekeringen:

- volle-waarde verzekeringen;
- premier-risque verzekeringen.

We zullen dit aan de hand van voorbeelden uitleggen.

Een volle-waarde verzekering is een verzekering waarbij het verzekerde bedrag gelijk is aan de waarde van het schip. De waarde van het schip is de nieuwbouwwaarde of de vervangingswaarde. De nieuwbouwwaarde wordt gebruikt bij schepen die nog nieuw op de markt verkrijgbaar zijn. Is een schip niet meer economisch nieuw te bouwen (bijvoorbeeld een zeetjalk) dan wordt de waarde de vervangingswaarde. De vervangingswaarde is de waarde die men voor een vergelijkbaar schip zou moeten neertellen. Voor grote schepen kan de waarde van het schip aanzienlijk zijn. Het voordeel van een volle-waarde verzekering is dat de verzekeraar bij grote schades in principe de gehele schade betaalt. Hierbij wordt wel rekening gehouden met het feit of men onder- of oververzekerd is. Tevens wordt er rekening gehouden met het eigen risico. Voor een volle-waarde verzekering moet men relatief veel premie betalen.

Voorbeeld 1. Een nieuwe lelievlet kost f 9500,-. Lelievletten worden nog steeds nieuw gebouwd. De verzekerde waarde van de lelievlet is dus f 9500,-. Een lelievlet wordt verzekerd op nieuwbouwwaarde (verzekerd bedrag). De verzekeraar keert echter nooit meer uit dan de dagwaarde, tenzij dit uitdrukkelijk in de polis wordt genoemd.

Voorbeeld 2. Een zeetjalk wordt tegenwoordig niet meer gebouwd. Als er al een zou worden gebouwd kost deze enkele miljoenen. Dit is economisch niet haalbaar zodat een zeetjalk moet worden vervangen door een vergelijkbare (zee)tjalk. Een vergelijkbare tjalk kost bijvoorbeeld ongeveer f 250.000,-. Een zeetjalk wordt verzekerd op vervangingswaarde.

Een premier-risque verzekering is een verzekering waarbij niet de volle-waarde van het schip verzekert wordt. De verzekeringnemer bepaalt zelf de verzekerde waarde. De verzekering bepaalt de uitkering aan de hand van de verzekerde waarde en de werkelijke waarde van het schip. Het voordeel van een premier-risque verzekering is dat men minder premie betaalt. Tevens kun je bij een premier-risqueverzekering nooit onderverzekerd zijn. De verzekering betaalt het eerste gedeelte van de schade, als deze gedekt is.

De premie die betaald moet worden voor een verzekering hangt af van:

- het premiepercentage;
- het soort verzekering;
- de verzekerde waarde.

Het premiepercentage hangt af van het soort verzekering. Iedere verzekeringsmaatschappij heeft zijn eigen soorten verzekeringen waarin verschillende dingen gedekt kunnen zijn. Bijvoorbeeld alleen een brandverzekering of een uitgebreide cascoverzekering. Ook bepaalt het soort verzekering, volle-waarde of premier-risque, de premie. Het percentage van een volle-waarde verzekering ligt ten opzichte van een premier-risque verzekering lager.

Bijvoorbeeld:

Voorbeeld 3. Een volle-waarde verzekering heeft bij maatschappij X een premiepercentage van 2‰.
Een premier-risque verzekering heeft bij maatschappij X een premiepercentage van 3‰.

Een volle-waarde verzekering van de genoemde zeetjalk levert een premiebedrag op van f 500,-.
Als het premiebedrag voor een volle-waarde verzekering te hoog is voor een verzekeringnemer, kan hij voor een premier-risque verzekering kiezen. De verzekeringnemer stelt het verzekerde bedrag voor de zeetjalk op f 150.000,-.
De verzekeringnemer moet dan f 450,- premie betalen.

Er is schade, wat nu?

In de polis staat een aantal regeltjes omtrent schade en schade-regeling.

Het is de taak van de verzekeringnemer om:

- de schade direct te melden;
- geen betalingen of toezeggingen te doen en geen aansprakelijkheid te erkennen;
- alle stukken, die met de schade te maken hebben, onmiddellijk naar de verzekeraar te sturen;
- alle medewerking aan de verzekeraar en de door hem aangewezen medewerkers te verlenen.

Het is de taak van de verzekeraar om:

- te beoordelen of de verzekerde aansprakelijk is;
- te beoordelen of de schade onder de dekking valt;
- snel te handelen, dat wil zeggen vlug reageren, zowel bij een gedekte schade als bij een niet gedekte schade;
- bij een afwijzing duidelijk en begrijpelijk mee te delen op grond waarvan de afwijzing plaatsvindt.

Het schadebedrag wordt vastgesteld door de waarde van het schip voor het evenement en de waarde van het schip na het evenement van elkaar af te trekken (waarde voor min waarde na). Dit staat los van het feit of het evenement door de polis gedekt wordt of niet.

Voorbeeld 4. Een schip heeft een schade van f 450,- gulden. Het eigen risico is f 500,-. De schade is kleiner dan het eigen risico dus zal de verzekeringnemer deze schade zelf moeten dragen. De verzekeraar keert niet uit.

Voorbeeld 5. Een schip heeft een volle-waarde verzekering. Het verzekerd bedrag is f 250.000,-. Het eigen risico is f 500,-. De verzekeraar heeft een expert naar de verzekeringnemer gestuurd die tot het volgende komt:

- De schade bedraagt f 5000,-.
- Het verzekerd bedrag is juist.

De schade is volgens de verzekering gedekt. De verzekeraar zal nu f 5000,- min f 500,- is f 4500,- uitbetalen.

Onderverzekerd

Voorbeeld 6. Een schip heeft een volle-waarde verzekering. Het verzekerd bedrag is f 250.000,-. Het eigen risico is f 500,-. De verzekeraar heeft een expert naar de verzekeringnemer gestuurd die tot het volgende komt:

- De schade bedraagt f 5000,-.
- Het verzekerd bedrag is niet juist, het verzekerde bedrag had f 300.000,- moeten bedragen.

De schade is volgens de verzekering gedekt. Nu het verzekerde bedrag niet (meer) juist, is er sprake van onderverzekering. Dit is heel goed mogelijk omdat de waarde van het schip in de loop der jaren kan veranderen. De meeste verzekeringnemers passen echter hun verzekerde som niet aan tijdens de looptijd. De verzekeraar zal nu er sprake is van onderverzekering naar verhouding uitkeren.

$(250/300) * f 5000,- = f 4166,66$. Hier moet het eigen risico nog vanaf. De uitkering bedraagt dus f 3666,66.

Over-verzekerd

Voorbeeld 7. Een schip heeft een volle-waarde verzekering. Het verzekerd bedrag is f 250.000,-. Het eigen risico is f 500,-. De verzekeraar heeft een expert naar de verzekeringnemer gestuurd die tot het volgende komt:

- De schade bedraagt f 5000,-.
- Het verzekerd bedrag is niet juist, het verzekerde bedrag had f 200.000,- moeten bedragen.

De schade is volgens de verzekering gedekt. Nu het verzekerde bedrag hoger is dan de waarde van het schip is er sprake van oververzekering. De verzekeraar vindt het verzekerd bedrag voldoende en zal f 4500,- uitkeren. De verzekeringnemer heeft teveel premie betaald! Als verzekeringnemer kun je het verzekerd bedrag laten aanpassen als je oververzekerd bent, de verzekeraar zal niet uit zichzelf het verzekerde bedrag aanpassen.

Bij een premier-risque verzekering kan nooit sprake zijn van onder- of oververzekerd zijn.

Cursus varen met grote schepen 1996

Voorbeeld 8. Een schip heeft een premier-risque verzekering. Het verzekerd bedrag is f 150.000,-. Het eigen risico is f 500,-. De verzekeraar heeft een expert naar de verzekeringnemer gestuurd die tot het volgende komt:

- De schade bedraagt f 5000,-.
- De waarde van het schip bedraagt f 250.000,-.

De schade is volgens de verzekering gedekt. Nu de verzekeringnemer een premier-risque verzekering heeft kan er **geen** sprake zijn van onder- of oververzekering. De verzekeraar zal nu f 5000,- min f 500,- is f 4500,- uitbetalen.

Voorbeeld 9. Een schip heeft een premier-risque verzekering. Het verzekerd bedrag is f 150.000,-. Het eigen risico is f 500,-. De verzekeraar heeft een expert naar de verzekeringnemer gestuurd die tot het volgende komt:

- De schade bedraagt f 250.000,-.
- De waarde van het schip bedraagt f 250.000,-.

De schade is volgens de verzekering gedekt. Het schip is volledig verloren gegaan. Nu de verzekeringnemer een premier-risque verzekering heeft kan er **geen** sprake zijn van onder- of oververzekering. De verzekeraar draagt het eerste gedeelte van de schade: f 150.000,- min f 500,- is f 149.500,-. De rest van de schade moet door de verzekeringnemer gedragen worden.

Herstellen of niet? De verzekeraar zal altijd kiezen voor de laagste uitkering. Hij zal altijd berekenen hoeveel hij moet uitkeren als de schade gerepareerd wordt en hoeveel hij moet uitkeren als de schade niet gerepareerd wordt (bijvoorbeeld bij totaal verlies). Beide bedragen worden met elkaar vergeleken en op grond daarvan zal de verzekeraar een beslissing nemen. Soms mag de verzekeringnemer kiezen, maar dit moet dan wel uitdrukkelijk in de polis zijn opgenomen.

Bij herstel is er vaak sprake van de regel 'nieuw voor oud'. Dit houdt in dat er bij reparatie een gedeelte van het schip door iets nieuws wordt vervangen. Hierdoor wordt het schip meer waard dan het voor het evenement waard was. Bijvoorbeeld omdat er een nieuwe huidplaat ingelast wordt. Als er sprake is van een 'verbetering' ten opzichte van de situatie voor de schade dan wordt er een bepaald percentage van de uitkering afgetrokken. Dit percentage mag alleen over het materiaal berekend worden en niet over bijvoorbeeld het arbeidsloon. De arbeid is immers geen verbetering, een nieuwe huidplaat wel!

Voorbeeld 10. Een schip heeft een premier-risque verzekering. Het verzekerd bedrag is f 150.000,-. Het eigen risico is f 500,-. De verzekeraar heeft een expert naar de verzekeringnemer gestuurd die tot het volgende komt:

- De waarde van het schip voor de gebeurtenis was f 250.000,-.
- De waarde van het schip na de schade is f 50.000,-.
- Reparatie van het schip kost f 100.000,-.

De schade is volgens de verzekering gedekt. De schade is de waarde voor min de waarde na: f 250.000,- min f 50.000,- is f 200.000,-. Reparatie is mogelijk en valt lager uit dan het schadebedrag. De verzekeraar zal waarschijnlijk voor reparatie kiezen. Er is geen sprake van onderverzekering omdat er voor een premier-risque verzekering is gekozen. De verzekeraar keert f 100.000,- min f 500,- is f 99.500,-.

U bent het niet eens met de verzekeraar! Wat nu?

Nadat er schade is ontstaan wordt dit gemeld aan de verzekeraar. De verzekeraar beslist vervolgens of er een expert naar het schip gestuurd wordt of niet. Mocht u het niet eens zijn met de vaststellingen en bevindingen van de expert van de verzekeraar dan mag u als verzekeringnemer zelf een expert inschakelen. De expert van de verzekeringnemer heet 'contra-expert'. Wie welk gedeelte van de kosten voor de contra-expert betaald hangt af van de polis. In een aantal polissen staat dat de verzekeraar de kosten van de contra-expert betaalt, in andere staat dat u deze kosten zelf moet betalen. De verzekeraar kan naar aanleiding van het rapport van de contra-expert besluiten om meer geld uit te keren. Mocht de mening van de expert en de contra-expert te veel verschillen dan wordt er een arbiter (derde onafhankelijke expert) ingeschakeld. Een arbiter is verplicht een bedrag tussen de beide bedragen vast te leggen. Het bedrag dat de arbiter aan de verzekeraar voorstelt is bindend voor de verzekeraar.

Wat is er precies gedekt?

Hieronder volgen een aantal onderwerpen die voor iedere polis anders kunnen zijn. Kijk dus altijd na wat er in uw polis staat!!!

Aansprakelijkheid

De meeste polissen voor pleziervaartuigen dekken wettelijke aansprakelijkheid. Als u een polis voor een schip afsluit dan moet u altijd tenminste voor WA verzekerd zijn. Dit dekt de schade die door een derde geleden wordt en waarvoor u aansprakelijk bent. Dat u aansprakelijk bent voor een bepaalde schade wil nog niet zeggen dat u ook schuldig bent. Of u aansprakelijk bent bepaalt de verzekeraar! Beken dus nooit schuld, erken geen aansprakelijkheid en doe geen aanbetalingen! Aansprakelijkheidsschaden kunnen vrij snel heel hoog oplopen. De meeste polissen dekken het aansprakelijkheidsrisico tot 1 of 2 miljoen. Vaak is er bij aansprakelijkheid en letselschade geen sprake van eigen risico!

Casco

De meeste pleziervaartuigenpolissen dekken op een casco verzekering:

- de romp;
- de inrichting;
- de uitrusting;
- de motor;
- de tuigage;
- eventuele bijboten.

De inboedel is vaak tot een bepaald bedrag meeverzekerd. Komt uw inboedel boven dit bedrag dan moet u dit apart meeverzekeren. Voor schepen die ook bewoond worden is het aan te bevelen de waarde van de inboedel vast te stellen. Inboedelschades worden geregeld op basis van nieuwwaarde. Ligt de dagwaarde echter lager dan 40% van de nieuwwaarde dan wordt de schade op basis van de dagwaarde uitgekeerd.

Motor

Voor motoren gelden een aantal aparte regeltjes. Bij de meeste polissen mag de motor maximaal 3 jaar oud zijn en moet het een originele scheepsmotor betreffen. Een buitenboordmotor is ook een originele scheepsmotor. Is een motor te oud of is het een gereviseerde vrachtwagenmotor dan is de motor niet verzekerd. Dit geeft vaak problemen! Heeft u alleen schade aan de motor dan wordt er naar deze regels gekeken. Heeft u schade aan (een gedeelte van) de rest van het schip EN de motor, bijvoorbeeld door brand dan wordt de schade aan de motor wel vergoed.

Een aantal verzekeringen die oorspronkelijk vanuit de scheepvaart is begonnen vergoeden schade aan alle motoren die maximaal 25 jaar oud zijn. Dit zijn bijvoorbeeld de Schepen Onderlinge, Oranje en de Eensgezindheid.

Voor voormalige binnenvaartschepen is het vaak handiger om verzekerd te zijn bij een verzekeraar die ook binnenvaart en zeevaart verzekerd. Zij begrijpen de problemen die u heeft meestal beter dan een verzekeraar die vooral auto's- en reisverzekeringen afsluit. Vaak wordt de term 'eigen gebrek' gebruikt bij motoren en andere stoffelijke zaken. Een eigen gebrek is een minderwaardige eigenschap van of in het vaartuig. Een eigenschap die men redelijkerwijs niet van iets verwacht. In de polis wordt dit genoemd onder artikel 249 WvK. Eigen gebrek is soms meeverzekerd maar in de meeste polissen niet! De schade ten gevolge van het eigen gebrek is wel verzekerd. Bij brand, ontploffing of aanvaring als gevolg van een eigen gebrek wordt de schade aan het onderdeel met het eigen gebrek wel uitgekeerd!

Voorbeeld 11. Een aandrijfas in een 4 jaar oude motor breekt plotseling. Hierdoor worden ook andere delen van de voortstuwingsinstallatie beschadigt. Er is sprake van eigen gebrek en schade als gevolg van het eigen gebrek (gevolgschade). Er wordt niets vergoed omdat de motor ouder is als 3 jaar.

Voorbeeld 12. Een aandrijfas in een 2 jaar oude motor breekt plotseling. Hierdoor worden ook andere delen van de voortstuwingsinstallatie beschadigt. Er is sprake van eigen gebrek en schade als gevolg van het eigen gebrek (gevolgschade). De gevolgschade is gedekt omdat de motor niet ouder is dan 3 jaar, het eigen gebrek zelf (de aandrijfas) wordt niet vergoed.

Voorbeeld 13. Een motor vliegt in brand als gevolg van een eigen gebrek. De rest van het schip brandt als gevolg hiervan geheel uit. Er is hier sprake van brand ten gevolge van een eigen gebrek. De schade aan de motor en de rest van het schip wordt vergoed. Het maakt hierbij niet uit of de motor jonger of ouder is dan 3 jaar.

Wat is er meestal niet gedekt?

De meeste polissen sluiten schade als gevolg van de volgende evenementen uit:

- het schip wordt verhuurd;
- de schade is veroorzaakt met opzet of met goedvinden van de verzekeringnemer;
- de schade valt onder normale slijtage;
- er is sprake van onvoldoende onderhoud of zorg voor het schip;
- geleidelijke invloed van licht, lucht en water alsmede geleidelijke lucht-, grond- en waterverontreiniging;
- osmose in polyester ouder dan 3 jaar;
- schade aan de voortstuwingsinstallatie als gevolg van een eigen gebrek.

Cursus varen met grote schepen 1996

Enkele begrippen

- begripsomschrijving:
omschrijving van alle gebruikte definities;
- clauseblad:
blad waarop speciale voorwaarden staan die alleen voor deze verzekeringnemer gelden;
- dekkingsomschrijving :
omschrijving van de gevaren die gedekt zijn en de gevaren die uitgesloten zijn;
- eigen risico:
bedrag dat van de uitkering wordt afgetrokken als er een gedekt evenement heeft plaatsgevonden;
- evenement:
een gebeurtenis of een reeks van samenhangende gebeurtenissen waardoor iemand schade heeft;
- kandidaat-verzekeringnemer:
degene die het aanvraagformulier heeft ondertekend voordat de verzekeraar het risico heeft geaccepteerd;
- polisvoorwaarden:
algemene voorwaarden die voor alle verzekeringnemers gelden;
- premie:
bedrag dat iedere periode aan de verzekeraar betaald moet worden;
- risico-omschrijving:
identificatie van het verzekerde risico;
- verzekeraar:
degene die risico's voor anderen wil dragen;
- verzekerd bedrag:
bedrag waarvoor het verzekerde risico is verzekerd;
- verzekerde:
de verzekeringnemer en/of andere met name genoemde personen waarvoor de verzekering is afgesloten;
- verzekering:
overeenkomst tussen verzekeraar en verzekeringnemer, waarbij de verzekeringnemer zich verplicht premie te betalen en de verzekeraar zich verplicht een uitkering te doen als er een gedekt evenement plaatsvindt;
- verzekeringnemer:
degene die het aanvraagformulier heeft ondertekend waarna de verzekeraar het risico heeft geaccepteerd.

11 Monsterrol

Een vreemde vraag misschien, maar weet u altijd precies wie zich aan boord van uw schip bevindt? Liggend in de thuishaven is dat misschien niet zo belangrijk, het is dan ook dikwijls een komen en gaan van mensen, nauwelijks bij te houden. Als we varen dan zit dat toch wel anders. Het gevarenrisico is dan ook veel groter, nog extra versterkt omdat we in het algemeen toch vrijetijdsschippers zijn, die de dagelijkse routine van de beroepsvarensman missen. Als er iets gebeurt dienen we toch zeker te weten wie we aan boord hadden, en we kunnen ons niet permitteren na een half uur tot de ontdekking te komen dat we nog ergens een zeuntje missen. Het bijhouden van een monsterrol is daarom uitermate belangrijk, niet alleen voor de vaste leden van de groep, maar ook van gasten. Wat moeten we weten? Naam, geboortedatum, adres en evt. telefoonnummer, maar ook wie in geval van nood gewaarschuwd moet worden. Als bijvoorbeeld de ouders tijdens het zomerkamp van hun kind zelf door vakantie moeilijk of niet bereikbaar zijn, wie moet er dan wel gewaarschuwd worden?

12 Scheepsjournaal

Het journaal wordt nog wel eens ten onrechte 'logboek' genoemd. In een logboek worden de standen van het log opgetekend. In een journaal wordt veel meer vermeldt.

Het scheepsjournaal is niet alleen interessant en leuk om in de toekomst nog eens door te lezen en oude herinneringen op te halen. Het kan wel degelijk belangrijk zijn om zaken en voorvallen na te slaan, die in beginsel niet zo belangrijk leken.

Cursus varen met grote schepen 1996

Voor het journaal kan geen vaste indeling worden aangegeven. Per dag of per wacht wordt in het kort verslag gedaan van het verloop van die dag of wacht, waarin onder meer de volgende zaken aan de orde kunnen komen, indien ze het vermelden waard zijn:

- datum
- hondewacht, dagwacht, voormiddagwacht, enz.
- plaats van vertrek
- tijd van vertrek
- plaats van aankomst
- tijd van aankomst
- vaarwater en vaarroute
- windrichting
- windkracht
- tijd zonsopkomst
- tijd zonsondergang
- barometerstand
- stroomrichting
- stroomsterkte
- temperatuur buitenlucht
- temperatuur water
- naam stuurman van de wacht
- naam roerganger van de wacht

Bijzonderheden:

Hier kan men allerlei gegevens noteren die van belang worden geacht, bijvoorbeeld de tijd van passeren van bepaalde plaatsen, het passeren van andere schepen, de tijd van afmeren of gestopt liggen en wachten op brug of sluis.

Het verdient aanbeveling om het wel en wee van de technische installatie in een apart journaal bij te houden hetgeen van belang is voor het onderhoud van de motor(en). In het technisch journaal staat:

- aantal draaiuren
- bijhouden smeerschema
- tijdstip olie verversen
- tijdstip filters reinigen en/of vervangen
- brandstof verbruik
- conditie-controle accu's
- reparatie's en/of onderhoud door derden.

13 Vaarbewijs

In Nederland heeft men een groot vaarbewijs nodig indien men bedrijfsmatig vaart. Een schipper die niet bedrijfsmatig vaart heeft een klein vaarbewijs nodig als hij op een schip vaart dat:

- langer is dan 15 meter; of
- sneller kan varen dan 20 km per uur.

Er zijn twee kleine vaarbewijzen:

- klein vaarbewijs 1, nodig voor het varen op rivieren, kanalen en meren. Daaronder worden alle binnenwateren verstaan zonder Westerschelde, Oosterschelde, IJsselmeer, Waddenzee, Eems en Dollard; en
- klein vaarbewijs 2, geldig voor het varen op alle wateren binnen de kustlijn.

Een klein vaarbewijs kan behaald worden door personen van 18 jaar of ouder die het officiële examen hebben behaald. Na het examen moet de kandidaat het getuigschrift en een eigen verklaring insturen om het klein vaarbewijs te verkrijgen. Het vaarbewijs blijft geldig tot de dag waarop hij 65 jaar wordt. Daarna moet hij een medische verklaring overleggen, waarna het klein vaarbewijs nog 3 jaar geldig is. De medische verklaring voor personen boven de 65 is geen eigen verklaring maar een verklaring door een daartoe aangewezen keuringsarts.

Voor het slepen van schepen langer dan 20 meter door een sleepboot is een groot vaarbewijs vereist. Voor het slepen van kleine schepen door een sleepboot is een klein vaarbewijs verplicht. De sleepboot kan daarbij kleiner zijn dan 15 meter. Een sleepboot is gebouwd en ingericht om andere dan kleine schepen te slepen. Als de sleepboot is ontdaan van de sleepinrichting dan wordt de sleepboot niet meer gezien als sleepboot maar als klein motorschip.

Om een groot vaarbewijs te verkrijgen moet men ten eerste een vaartijd in de beroeps binnenvaart kunnen aantonen van 4 jaar. Daarnaast moet de kandidaat examen doen in 7 vakken. Het zeilbewijs is gelijkgesteld aan het groot vaarbewijs, maar het 7e vak 'Laden en Lossen' is dan gewijzigd in 'Zeilkennis'. Voor het zeilbewijs heeft men 3 jaar vaartijd in de zeilende chartervaart nodig.

Het rijnpatent gaat nog even verder dan het groot vaarbewijs. Hiervoor heeft men 5 jaar vaartijd nodig. Er worden veel vragen gesteld over de Rijn.

14 Certificaat voor de bediening van de marifoon

Wanneer een schip is uitgerust met een marifooninstallatie moet er iemand aan boord zijn met een marifoonbedieningscertificaat of marifoonbasiscertificaat. De kandidaat moet hiervoor examen doen. Hiervoor moet men ten minste 16 jaar of ouder zijn. Onder toezicht van de certificaathouder mag iemand anders de marifoon gebruiken.

Cursus varen met grote schepen 1996

15 Radarpatent

Indien een radar aan boord is, is men onder andere verplicht een marifoon aan boord te hebben. De pleziervaart kan voor de jachtenradar examen doen bij de diverse zeevaartscholen.

16 Machtiging Bootleiding M3

De M3-machtiging wordt verstrekt aan personen die beschikken over uitgebreide praktische en theoretische kennis om met schepen langer dan 15 meter (wachtschepen) te varen op A- en B-water.

Zij kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

De kandidaat voor het MBL M3 moet in het bezit zijn van klein vaarbewijs II. Bij het praktijkexamen moet de kandidaat het klein vaarbewijs II aan de examinator laten zien.

Het bezit van het klein vaarbewijs II geeft de kandidaat geen vrijstelling voor het theorie-gedeelte.

De kandidaat voor het MBL M3 moet 18 jaar of ouder zijn.

Er mag alleen gevaren worden, wanneer er naast iemand met de Machtiging Boot Leiding M3 ook iemand met het certificaat Motordrijver aan boord is.

17 Certificaat Motordrijver

Het certificaat motordrijver wordt verstrekt aan personen die beschikken over praktische en theoretische kennis om de motoren en hulpwerktuigen aan boord van een schip te laten werken en te onderhouden.

Er mag alleen gevaren worden, wanneer er naast iemand met het certificaat Motordrijver ook iemand met de MBL M3 aan boord is.

De kandidaat moet de leeftijd van 16 jaar hebben bereikt.

VRAGEN EN OPDRACHTEN SCHEEPSPAPIEREN

Neem de scheepspapieren er eens bij en kijk eens naar het soort meetbrief, wat in de papieren vermeldt wordt, en waar het schip tegen verzekerd is.