

## Rondvraag

# Risico's op het water

## Hoe wordt vaarplezier best verzekerd?

**E**en foute inschatting kan een pleziervaartuig behoorlijk beschadigen. Wie passagiers meeneemt, draagt nog een grotere verantwoordelijkheid. Particulieren en watersportclubs die de risico's deskundig willen beheren, kunnen aankloppen bij specialisten. Ook de kleinere makelaar kan in België rechtstreeks bij een agentuur terecht voor een aangepaste dekking van de eindklant.

Maar het is niet uitzonderlijk om een boot in het buitenland te verzekeren. Heel wat boten onder Belgische vlag hebben een Nederlandse verzekering lopen. En omgekeerd hebben de Belgische nautische verzekeraars ook buitenlandse zeilkanten. Water stopt niet aan de grens.

### AANSPRAKELIJKHEID

De manier waarop een pleziervaartuig verzekerd wordt, heeft wat weg van het verzekeren van een auto. In de eerste plaats is er de aansprakelijkheid tegenover derden of BA. In België ben je niet verplicht om een boot te verzekeren

**“In België ben je niet verplicht om een boot te verzekeren voor burgerlijke aansprakelijkheid. Maar het is verstandig om dat wel te doen”**

voor burgerlijke aansprakelijkheid. In Nederland, Frankrijk en Duitsland is dat ook niet het geval. Maar in Italië, Griekenland, Spanje, Kroatië en Zwitserland is zo'n BA-verzekering wel verplicht. “Daar kom je niet in het water zonder BA-attest”, zegt Jan Michiels van onder-



schrijvingsagentuur BDM. “Zelfs met de boot op de aanhangwagen, kun je al onderschept worden, aan de grens.”

“Het gebeurt dat pleziervaartuigen betrokken zijn in aanvaringen, dat ze brandschade veroorzaken aan langsgemeerde vaartuigen of haveninstallaties, dat door een onachtzaamheid van de schipper opvarenden gekwetst wor-

fouten die men maakt aan boord van een vaartuig kunnen zeer zwaar zijn. De laatste jaren hebben wij bijvoorbeeld enkele schadedossiers gehad waar vooral zaakschade zeer veel geld kostte. Het is dan een geruststelling dat de BA-verzekering voldoende financiële waarborgen geeft. Een vermengd kapitaal van 6.000.000 euro in BA zoals in onze polis ‘Waterproof’ is hier veel interessanter dan de klassieke BA-dekking met bijvoorbeeld 12.500.000 euro voor lichamelijke schade en slechts 500.000 euro voor stoffelijke schade.”

Tot voor enkele jaren was het BA-attest altijd nodig voor de aanvraag van een vlaggenbrief. Zo'n vlaggenbrief is verplicht als je met het pleziervaartuig wil varen op volle zee, vreemde wateren en Belgische zeewateren (de territoriale zee, de havens van de kust, de haven van Gent, de kanalen Oostende-Brugge en Zeebrugge-Brugge, het Belgisch gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen en de Beneden-Zeeschelde). De afgifte van een vlaggenbrief is tevens een inschrijving in het register der pleziervaartuigen.

## DE JUISTE VRAGEN STELLEN

De ene zeilboot is de andere niet. Een zeilboot is ook geen motorboot. En een motorboot is geen speedboot en ook geen sloep. Bovendien zijn er sloepen met een kleine motor en sloepen met een krachtige motor. En een eigenaar van een sloep zal ook heel andere eisen hebben dan die van een zeilboot. 'Oh ja, ik heb ook nog een boot. Ja, ik ga regelmatig varen.' Als een klant je met een liefde voor watersport confronteert, welke vragen stel je dan als makelaar?



"De eerste vraag die je stelt is: 'Heb je een vaarbrevet?'" , zegt Anne-Marie Bouweraerts van AMB Nautical Insurance. "Zo weet je of de klant ervaring heeft met varen of niet. Je polst altijd eerst naar de kwaliteit van het risico." Maar het is beter om niet zelf een dekking bij elkaar te gaan zoeken, maar een gespecialiseerde aanbieder te contacteren. Dan vermijd je verrassingen voor de klant en voor jezelf. "Klanten voelen het snel als je niet vertrouwd bent met boten. Als makelaar is het beter om geen illusies te creëren bij de klant en een correcte eerlijke verzekeringsdekking op maat aan te bieden," zegt Jan Michiels van BDM. Thomas Secquano van Indumar beaamt: "Als je niet weet waarover je praat, val je vroeg of laat door de mand. Dan loopt het bij de eerste schade al fout. Ga ervan uit dat een boot een dierbaar bezit is. Je riskeert dat de klant met zijn hele hebben en houden naar iemand anders overstapt."

De gespecialiseerde aanbieders werken altijd op maat. "Er zijn echter een hoop online verzekeraars die het verschil niet maken. Mensen gaan dan online vergelijken en vallen voor de goedkope verzekering, maar weten niet waarvoor ze verzekerd zijn", zegt Michel Proot van Huysman verzekeringen. Thomas Secquano deelt die mening: "Als je een premie beoordeelt, moet je altijd appels met appels en peren met peren vergelijken. De aangeboden polissen verschillen sterk. Eerst en vooral moeten de verzekerde waarden overeenkomen. Het kan ook dat een dekkinggebied verschillend is. Kijk naar waar je het meeste dekking krijgt voor je geld."

"De maatschappijen die occasioneel wel eens een boot verzekeren," zegt Jan Michiels, "hebben de fitnesses niet altijd in handen. Omdat men de business niet gewoon is, gaat men een onjuist tarief vragen. Of als die verzekeraar het risico verkeerd heeft ingeschat, kan de dekking na wat schade misschien worden opgezegd. Een opzegging zorgt toch altijd voor een oncomfortabel gevoel bij de verzekerde, wat je als makelaar beter voorkomt."

De specialisten bieden makelaars standaardvragenlijsten aan. Daarin wordt gepeild naar de technische kenmerken van de boot, het type, de lengte, het vermogen, de waarde van de boot, het bouwjaar. Maar in die vragenlijst wordt ook gepeild naar de plannen van de eigenaar. Is het de bedoeling om deel te nemen aan wedstrijden? Zal de boot verhuurd worden? Wat is de thuishaven? Is er een bijbootje?... "Wij bellen de verzekerde nadien ook nog eens op", zegt Michel Proot. "Het is belangrijk dat we van de plannen van de watersporter op de hoogte zijn. Het is altijd beter om een vraag teveel dan een vraag te weinig te stellen."



"Vandaag is de BA-verzekering geen voorwaarde meer om een vlaggenbrief te verkrijgen", zegt Jan Michiels. "Het is ook onlogisch van de overheid om langs de ene kant geen BA te verplichten maar aan de andere kant die BA wél te vragen." Anne-Marie Brouweraerts van

AMB Nautical Insurance nuanceert: "Ik hoor daar wilde verhalen over. De ene keer zou je geen BA nodig hebben bij de aanvraag van een vlaggenbrief en de andere keer wel. Dat verwondert me. Allezins is het zo dat je in een jachthaven verplicht bent om je verzekeringsattest



maken met de gebruikte materialen, de bouwwijze, het beperkt aantal bedrijven die scheepsreparaties uitvoeren en het feit dat de boot op het droge moet. In het slechtste geval zinkt de andere boot, heb je te maken met een wrak en is berging noodzakelijk. De schade die veroorzaakt wordt aan derden kan behoorlijk oplopen, in het bijzonder wanneer er lichamelijke schade mee gemoeid is. Anne-Marie Brouweraerts: "Stel je voor dat je gas aan boord hebt, dat er iets misloopt met de installatie en de boot ontploft en er gewonden vallen. Dan zal er altijd verhaal worden uitgeoefend".

Voor de prijs hoeft de pleziervaarder het niet te laten. De premie voor een goede BA-pleziervaart bedraagt gemiddeld zo'n 150 euro voor een hele jaar. De BA voor een klein vaartuig is er al vanaf zo'n 50 euro. Om de zaken eenvoudig te

maken wel een onderscheid voor jetski's, die zijn duurder getarifeerd, omdat het aansprakelijkheidsrisico ook groter is. Jetski's houden zich vaak op in strandwater waar andere mensen rondzwemmen. Het risico op lichamelijke letsels is veel groter dan bij een traagvarende zeiljacht of zelfs een motorboot. Jetski's varen vaak ook in groep, zodat het risico op aanvaringen groter is."

Gaat het om een klein bootje, zoals een kano, een roeiboot, een kleine zeilboot of een motorbootje, dan wordt de burgerlijke aansprakelijkheid mogelijks al gedekt binnen de Familiale polis. Maar dat is geen regel. En de manier waarop zo'n familiale polis dan een dekking voorziet, zal ook van verzekeraar tot verzekeraar verschillen en altijd afhangen van de grootte en het vermogen van het vaartuig.

te tonen. Meer en meer verlangt de overheid, de waterbeheerder, van de uitbaters van een jachthaven dat de boten verzekerd zijn tegenover derden, inclusief voor het risico brand en ontploffing. Wat men ook zal vragen is dat de verzekering de bergingskosten dekt tegenover derden", voegt Anne-Marie Brouweraerts eraan toe.

Al dan niet nodig, het is alleszins zeer verstandig om voor het pleziervaartuig een BA-verzekering af te sluiten. Een boot vaart tegen een andere. In het beste geval is er sprake van lichte averij, bijvoorbeeld een schram of een barst. Maar zelfs dan kan de herstelling ergens op het droge duur uitvallen. Dat heeft te

houden werken verzekeraars doorgaans met een simpele premieformule die rekening houdt met de lengte over alles van het vaartuig en het aantal pk's. "Deze formule passen we zowel toe op zeiljachten als op motorboten en sloepen", zegt Jan Michiels van BDM. "We

De ene polis zal een motorbootje dekken tot een vermogen van 4 pk. In de andere wordt dat misschien 10 pk. En in nog een andere polis zijn vaartuigen gedekt tot een bepaald gewicht. Het is dus raadzaam om in voorkomend geval de voorwaarden van de

## “Sommige Familiale polissen dekken de aansprakelijkheid van zeer kleine vaartuigen op het water. Maar dat is niet altijd zo”

## Velen kennen de prijs, slechts enkelen de waarde

TROOSTWIJK  
ROUX | EXPERTISES



WAARDEBEPALINGEN  
VAN GEBOUWEN, MACHINES,  
KUNST EN ANTIJK

Deskundig in begroting van schade en waardebeoordeling

TROOSTWIJK-ROUX EXPERTISES CVBA • ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT • 070 233 880 • WWW.EXPERTISE.BE

**DOKTERSADVIES: DENK AAN LICHAAMELIJKE SCHADE**

In de watersportpolissen ligt de focus nu vaak op de mogelijke materiële schade die je met de boot aan derden toebrengt en de averij die je zelf oploopt. Het luik lichamelijke schade wordt te weinig belicht en de standaarddekking is vaak veel te laag. Dat zegt Jan Heeren, voorzitter van MYC, de Medical Yachting Club. MYC is een club van en met zeilende dokters. Midden maart organiseerde de MYC in de Antwerpse zeevaartschool een seminarie over acute zorg aan boord. Daar kwamen zo'n 150 andere zeilers op af. Tijdens het seminarie leerden zeilers verbinden en spalken, hartmassage toepassen en wonden verzorgen en omgaan met een drenkeling. Jan Heeren: "Aan boord kan er wel eens iets misgaan, een touw dat knapt, iemand die uitglijdt, een klap van de giek. Je kunt op het water ook niet meteen hulp verwachten. Als schipper moet je op noodsituaties voorbereid zijn. Een training in eerste hulp past daarin."



"Schippers zijn zich vaak niet bewust van hun mogelijke aansprakelijkheid met betrekking tot lichamelijke schade", zegt Jan Heeren. Het gaat dan om de lichamelijke schade toegebracht aan derden, of de letsels bij iemand die met je meevaart. "Een ongeval aan boord is snel gebeurd. En het gebeurt altijd onverwacht. Ik ken persoonlijk een schipper die wat vrienden uitgenodigd had voor een zeiltocht op zee, hier aan de Belgische kust. Het was een kalme zee geweest. Alles was goed verlopen. Iedereen was relax. Bij het binnenvaren van de haven trok een van de opvarenden alvast zijn zwemvest uit, wat niet mag natuurlijk. Een plotse beweging in de havengeul en net die man ging overboord..."

Wat als er iemand aan boord komt met een hartkwaal. Een advocaat zou dan kunnen zeggen: 'Je had vragen moeten stellen, maar nu heb je die man aan de giek laten werken, en die man was vermoeid en werd duizelig en heeft daardoor die giek tegen het hoofd gekregen. Je had die man dat werk niet mogen laten doen.' Als schipper ben je verantwoordelijk voor je bemanning. Je dient ervoor te zorgen dat iedereen de regels respecteert. Je bent dus ook verantwoordelijk als er iets misloopt. En je staat bloot aan verhaal van het slachtoffer of de familie. Ik kan schippers alleen maar aanraden om zich zo volledig mogelijk te verzekeren, ook voor de mensen die als gast mee aan boord zijn. Het is belangrijk om een hoge dekking te onderhandelen voor lichamelijke schade. Het ergste gebeurt gelukkig zelden, maar als het gebeurt, kan je dat als schipper zeer duur opbreken. Je moet jezelf grondig indekken."

polis goed na te kijken en na te gaan wat er werkelijk gedekt is. Soms dekt de Familiale ook enkel de lichamelijke schade die door de boot wordt toegebracht. Voor zover er tekort wordt geschoten, is het raadzaam om een BA-bootpolis af te sluiten.

Een typische BA-pleziervaart zal dekking bieden in Europa, voor Europese binnenwateren en/of Europese zeeën. Maar er worden wel degelijk grenzen opgelegd, bijvoorbeeld tot een aantal mijl buiten de kust of in Noorderbreedte, Westlengte en Oostlengte. Sommige BA-verzekeringen kunnen geografisch verbreed worden, naar bijvoor-

beeld de Caraïbische zeeën of uiteindelijk zelfs tot een wereldwijde dekking. De verzekeraar maakt daarin keuzes, in functie van de expertise die hij in geval van nood over afstand kan aanbieden. De verzekeraar kan dan ook vragen om een vaarplan voor te leggen. Ook hier is het weer raadzaam om verrassingen te voorkomen en goed te informeren naar de plannen van de schipper.

Wat ook wel eens gebeurt: een boot wordt uitgeleend of verhuurd. Hoe zit het dan met de aansprakelijkheidsverzekering? "Het is standaard toegestaan om je boot uit te lenen aan familie of vrienden die met je toestemming aan boord

komen", zegt Jan Michiels van BDM. "Het uitlenen is gedekt. We vragen wel zo sportief te zijn om dat aan ons te melden. Verhuren of charteren daarentegen is niet gedekt binnen de standaardpolis, maar kan wel gedekt worden, mits bijkomende premie. Je hebt twee verhuurvormen: ofwel verhuur je de boot met jezelf als schipper, of een bevoegde, vaste schipper, ofwel verhuur je de boot zonder schipper, het zogenaamde bare boat skipper." Anne-Marie Bouweraerts van AMB Nautical Insurance waarschuwt: "Als je je boot verhuurt dien je ook over een andere vlaggenbrief te beschikken en dien je aan extra veiligheidsvoorschriften te voldoen."

**AANVULLEND**

De BA dekt je aansprakelijkheid tegenover derden. Maar een goede verzekeringsoplossing bevat ook altijd een luik opzoeking, redding opvarenden, slepen en bergingskosten voor de eigen boot, zeggen de aanbieders. Niemand wil eraan denken dat zijn boot ooit moet geborgen worden, omdat niemand wil dat zijn boot zinkt. "Het is niet zo dat een boot overal geborgen moet worden," zegt Thomas Secquano van Indumar, "maar zinkt je boot op een plaats waar die de scheepvaart bemoeilijkt, is dat zeker het geval. In de vaargeul van een haven, mag je zeker een claim verwachten van de instanties. Ga er maar vanuit dat een boot die in de weg ligt, zo snel mogelijk verwijderd moet worden. Dat kost een bom geld."

Michel Proot van Huysman verzekeringen haalt een recent voorbeeld aan van een gezonken motorboot in de vaargeul van de Oostendse haven. "De boot was zo'n 10.000 euro waard, maar de berging alleen heeft 18.000 euro gekost. Steeds vaker vragen havens dat het risico berging en slepen gedekt is. Maar dat gebeurt niet overal. Een dekking slepen is natuurlijk ook aan te raden. Als je dan motorpech hebt of door een ander voorval geïmmobiliseerd bent, gooi je het anker uit, bel je de pechdienst en komt men je slepen. De factuur voor dat slepen wordt dan rechtstreeks geregeld door de verzekeraar."

De volgende tabel biedt je een vereenvoudigde blik op de dekkingen die professioneel aangeboden worden op de markt van de pleziervaartverzekering. Deze informatie is vermengd en onvolledig. Voor de specifieke dekkingen, voorwaarden en uitsluitingen en de juiste details per maatschappij, kun je je tot de aanbieders wenden.

Vaartuig voor privé/recreatief gebruik	BA	Basis casco	Uitgebreid casco
Schade aan derden (materieel)	De standaardlimiet bedraagt 5.000.000 of 6.000.000 (telkens vermengd), afhankelijk van maatschappij. Kan soms in 2de rang opgetrokken worden door een P&I		
Schade aan derden (lichamelijk)	standaardlimiet 5.000.000 of 6.000.000 (telkens vermengd), afhankelijk van maatschappij. Kan soms in 2de rang opgetrokken worden door een P&I		
Wrakopruiming en bergingskosten	Vanaf 12.500 tot 50.000 of soms werkelijke kostprijs	Vanaf 12.500 tot 50.000 of soms werkelijke kostprijs	Vanaf 12.500 tot 50.000 of soms werkelijke kostprijs
Bereidingskosten	Werkelijke kostprijs	Werkelijke kostprijs	Werkelijke kostprijs
Bijboot	Ja of neen. Kan meeverzekerd worden. Soms gratis indien bijvoorbeeld <12 km/u en niet langer dan breedte boot in hoofdgebruik	Ja of neen. Kan meeverzekerd worden. Soms gratis indien bijvoorbeeld <12 km/u en niet langer dan breedte boot in hoofdgebruik	Ja of neen. Kan meeverzekerd worden. Soms gratis indien bijvoorbeeld <12 km/u en niet langer dan breedte boot in hoofdgebruik
Uitbreiding mogelijk met een aanvullende ongevallen en of rechtsbijstandsverzekering?	ja	ja	ja
Nieuwwaarde?		ja	ja
Dagwaarde?		ja	ja
3 jaar aanschafwaardeggarantie		ja	ja
Eigen risico	0	Keuze tussen 100, 250, 500, 1000	Keuze tussen 100, 250, 500, 1000
Vrije keuze eigen risico?		ja	ja
Brand, explosie, bliksem, storm inductie na blikseminslag		ja	ja
Inbraak en diefstal		ja	ja
Vandalisme		nee	ja
Apparatuur aan boord		ja	ja
Lekken		nee	ja
Verduistering joyvaren		nee	ja
Vorstschade		nee	Ja, soms beperkt tot een bepaalde termijn, zoals bijvoorbeeld eerste drie jaar
Van buiten komend onheil		nee	ja
Blaasvorming polyester		nee	ja
Gebrek aan voorstuwingsinstallatie, motor, zeilen, mast, etc.		nee	Ja, soms beperkt tot een bepaalde termijn, zoals bijvoorbeeld 10 jaar
Gebrek aan vaartuig		nee	ja
Transport over de weg of over water		nee	ja
<b>Geografische dekking</b>			
Europa	ja	ja	ja
Uitbreiding Caraïben mogelijk	maatwerk	maatwerk	maatwerk
Uitbreiding wereld mogelijk	maatwerk	maatwerk	maatwerk
<b>Andere</b>			
Inboedel		ja	ja
Huur Vervangend Vaartuig		ja	ja
Overdekking 10% bij totaalverlies		ja	ja
<b>Bijkomende verduidelijking</b>			

Afhankelijk van de aanbieder kunnen polissen modulair worden samengesteld. Bijvoorbeeld enkel BA met Hulp en Berging, Lichting en Opruiming, of enkel BA & Verweer en Verhaal. Er hoeft dan niet steeds een duurdere casco premie te worden genomen.

Voor grotere en duurdere jachten en voor wedstrijdboten zijn wellicht andere voorwaarden van toepassing.

## DIEFSTAL



Slechts 5% van de gestolen pleziervaartuigen wordt teruggevonden. Claims specialist CED geeft booteigenaars tips om de vaakst voorkomende schades te vermijden.

Als een plezierboot gestolen wordt, kost dat gemiddeld 8.560 euro, mede omdat de vaartuigen zelden teruggevonden worden. Jaarlijks komt slechts 5% van de gestolen pleziervaartuigen opnieuw bij de rechtmatige eigenaar terecht. Ontvreemde buitenboordmotoren worden slechts in 1% van de gevallen opgespoord.

“Een sterk slot met een keurmerk is erg belangrijk,” adviseert Thierry Lepoutre van CED. “Bovendien stelt een verzekeringspolis vaak eisen over het soort slot dat gebruikt wordt.

Controleer dus wat jouw polis daarover zegt. Een aanvullend slot voor de buitenboordmotor is zeker geen overbodige luxe.” In veel gevallen kan de eigenaar zijn gestolen vaartuig onvoldoende omschrijven. “Eigenaars beschikken vaak niet over het serienummer, herinneren zich geen specifieke kenmerken of hebben geen foto's. Door het gebrek aan informatie kan de politie niet aan de slag. Booteigenaars nemen daarom best veel foto's van hun boot en houden de belangrijkste kenmerken bij.”

Naast diefstal zorgen ook vorst, storm en aanvaringen voor relatief hoge schadebedragen. Aanvaringen komen het vaakst voor. In geval van schade komt CED snel ter plaatse om de schade vast te stellen, de oorzaak te bepalen en de kosten in kaart te brengen.

CED Watersport is onderdeel van CED-group. CED is al 10 jaar dé full-service schadespecialist van België en ontwikkelt unieke, innovatieve diensten op het gebied van schadebehandeling: geïntegreerde oplossingen die de efficiëntie verhogen en de beleving van de consument versterken. Met 1.450 medewerkers in veertien Europese landen zet CED-group zich dagelijks in voor het optimaal behandelen, onderzoeken, verhalen en herstellen van schades.

## LICHAMELIJKE SCHADE OPVARENDEN

Als je aan boord komt, accepteer je de gevaren die daarmee verbonden zijn. Je weet dat een boot kan stampen en rollen. De giek kan tegen je hoofd slaan. Het dek kan nat zijn, dus het risico dat je kunt uitglijden is reëel. Er zijn schoten en vallen, landvasten en blokken, waar je vingers in gekneld kunnen raken etc. Als je geen fout begaat als schipper, kun je niet aansprakelijk worden gesteld.

Om opvarenden te beschermen bij dergelijke lichamelijke ongevallen wordt te allen tijde een ongevallenverzekering aangeraden. Hier geldt de schuldvraag niet. Zo'n aanvullende dekking opvaren-

den zorgt voor een eenmalige uitkering bij overlijden of blijvende invaliditeit, medische kosten en repatriëring als gevolg van een ongeval aan boord. “Het hangt ervan af hoeveel mensen je aan boord kunt meenemen, maar als je regelmatig met een groep topadvocaten of topchirurgen uitvaart, volstaat een invaliditeitsdekking van 25.000 euro per persoon niet”, zegt Jan Michiels. “Al mag je wellicht wel verwachten dat deze mensen zichzelf wel voldoende hebben ingedekt. Bij ons kun je een invaliditeitsdekking optrekken tot 200.000 euro per persoon.” Sam Laureyssens van Callant vult aan: “Sommige verzekeraars stellen zo'n aanvullende verzekering niet stan-

daard voor. Anderen doen dat wel. Het is alleszins aan te raden. Dan hoef je geen vragen te stellen als schipper wanneer je toch eens iemand aan boord meeneemt waarvan je niet weet of die verzekerd is. Voor de premie hoef je het weer niet te laten. Ik heb net een polis afgesloten via Delta Lloyd, en de premie lichamelijke schade opvarenden bedraagt 27,32 euro taksen inclusief, voor een dekking van 350.000 euro.”

Als eigenaar van een boot is het trouwens ook nuttig om voor zichzelf een aangepaste ongevallenverzekering af te sluiten. Nogal wat booteigenaars hebben het statuut van zelfstandige. Een maandenlange werkonbekwaamheid snijdt dan heel gemakkelijk in het gezinsbudget. En het is maar de vraag of een eenmalige uitkering van bijvoorbeeld 40.000 euro bij blijvende invaliditeit in voldoende compensatie kan voorzien. Verzekeraars bieden de mogelijkheid om het plafond op te trekken.

Bovendien kun je je voorstellen dat een slachtoffer van een ongeval of de familie ervan die met een drastisch verlies aan inkomen of met hoge medische onkosten geconfronteerd wordt, verhaal zal willen halen bij de schipper. Een aanvullende verhaalsrechtbijstand kan zo'n verhaalkwesties opvangen. “In de privé-RB is watersport uitgesloten”, zegt Thomas Secquano van Indumar. “Daarom is er voor de watersport een specifieke rechtsbijstand voorzien. De dekkingen daarin kun je vergelijken met een privé-polis. En de premie schommelt rond zo'n 100 euro per jaar”. Anne-Marie Bouweraerts van AMB Nautical Insurance vult aan: “Stel dat je het slachtoffer bent van een aanvaring en de tegenpartij is niet verzekerd of de verzekeraar doet moeilijk... Of stel dat je een tweedehands boot koopt en er is een contractueel geschil, dan kun je via de Rechtsbijstand toch verhaal uitoefenen. Ik heb eens meegemaakt dat een man met zijn bootje in militaire wateren was gaan vissen. De man was zich van geen kwaad bewust, maar men was wel van plan om hem in de gevangenis stoppen.”

## CASCO

Vervolgen we met de stoffelijke schade aan het eigen jacht. Zware schades komen gelukkig zelden voor. Het vaakst gaat het om lichte averij als gevolg van een manoeuvre bij het binnenvaren of aanleggen.

Op de markt vind je zowel beperkte als zeer uitgebreide cascoformules. Sommige verzekeraars bieden een all-in aan. Er is altijd maatwerk mogelijk. Beperkt kan het bijvoorbeeld gaan om een langere aanschafwaardegarantie, een dekking voor brand en het blussen van die brand, explosie, blikseminslag en inductie, storm, diefstal en braak, hulpverlening, berging, sleep hulp over water. Meer uitgebreide cascoverzekeringen bevatten bijvoorbeeld ook eigen schade als gevolg van een aanvaring, maar ook beschadiging tijdens het transport op het droge of bij het laden en de te waterlating, schade door vorst, een dekking voor de audio- en computerapparatuur aan boord, blaasvorming in het



polyester, een eigen gebrek aan de motor van het vaartuig en joy-varen. Zoals hiervoor beschreven kunnen dekkingen zoals redding, berging en het slepen ook los aan de BA worden gekoppeld.

Aan de geboden dekkingen kunnen wel voorwaarden en dekkinglimieten verbonden zijn, die weer van polis tot polis verschillen. Bij schade door vorst kan bijvoorbeeld de vraag komen om aan te



Uw passie verzekeren en financieren is een vak apart. Huysman Yacht Insurance & Yacht Financing kan op veel van uw vragen een passend antwoord geven. Dankzij onze meer dan 30 jaar ervaring, ook als zeezeilers, zorgt Huysman Yacht Insurance & Yacht Financing voor een waterdichte polis en financiering op ieders maat. Eigenaars van zeilschepen, motorjachten en andere watersporters kunnen in onze ervaren thuishaven ook terecht voor het aanvragen van vlaggenbrieven, immatriculatieplaten en VHF-attesten. We werken heel nauw samen met gevestigde maatschappijen. Uw investering is bij ons in goede handen. Ook op zoek naar persoonlijk advies en zekerheid voor uw passie? Zet vandaag nog koers naar ons kantoor!

Huysman Yacht Insurance & Yacht Financing  
Stationsstraat 83, B-9900 Eeklo, België  
Tel. +32 (0) 9 376 14 51, Fax +32 (0) 9 376 14 81  
huysman@huysman.be, www.huysman.be  
Kantoor: van maandag tot en met vrijdag van 8 - 12 uur en van 13 - 17 uur

# ZORGZAAM VOOR UW PASSIE

**huysman**  
Yacht INSURANCE  
FINANCING



tonen dat de boot wel degelijk winterklaar is gemaakt door een professioneel bedrijf. Audio- en audiovisuele apparatuur aan boord kan bijvoorbeeld gedekt zijn tot een maximum van 250 euro.

Typisch is ook dat de booteigenaar het eigen risico dat aan de standaard-cascolpolis verbonden is, op vraag vrijwillig kan uitbreiden. Wordt er met de boot een wedstrijd gevaren, dan zal het eigen risico wellicht automatisch worden opgetrokken, bijvoorbeeld voor de mast, zeilen en tuigage of zelfs algeheel worden verdubbeld. Dat is dan in het geval de deelname van een wedstrijd zuiver occasioneel is. Gaat het echt om een professionele wedstrijdboot, dan beland je in een totaal ander verzekeringsverhaal.

“Het is onze metier om de zaken te onderscheiden”, zegt Jan Michiels van BDM. “Een ‘J88’-zeiljacht, dat zich leent tot snel varen en waarmee je echt wedstrijden kunt zeilen, en een boot als een Hallberg-Rassy 31, eerder een boot om te cruisen/toervaren, zullen we anders tarifieren. Als je met een boot regelmatig wedstrijden vaart, heeft dat een effect op de slijtage en het aantal breuken (mast- of giekbreuk) en zijn ook de risico’s op een aanvaring groter.”

“Wij bieden quasi altijd een volledig pakket aan”, zegt Sam Laureyssens van Callant. “BA, Berging, Casco, uitgebrei-

de rechtsbijstand, aanvullende verzekering opvarenden... zo volledig mogelijk. Dat is voor iedereen leuker. Je bent bezig met een hobby. Als je dan iets tegenkomt is het plots minder leuk. Met een goed verzekerd pakket pleziervaart hoef

de boot, de kennis om de boot na een schade zelf op te knappen, en het eigen vermogen, zullen bij die appreciatie zeker een rol spelen. Maar zoals gezegd, bij een schade lopen de kosten snel op en de premies die gevraagd worden zijn

**“Zinkt de boot op een plek waar hij de scheepvaart hindert, dan kan je ervan op aan dat de instanties je een claim zullen sturen. De kosten lopen vlug op”**

je je dan geen zorgen te maken, kun je ervan op aan dat alles altijd in orde komt en heb je gemoedsrust. Dat is ook wat we de klant willen bieden. We verkopen geen verzekering. We willen de klant gemoedsrust bieden.”

Of de eigenaar een cascoverzekering, rechtsbijstand en aanvullende verzekering opvarenden wil, hangt af van zijn eigen risicobeoordeling. De waarde van

vrij laag. Voor een speedboot met een waarde van 150.000 euro vind je een pakket met BA, volledige Casco (met 500 euro vrijstelling) aanvullende verzekering opvarenden en uitgebreide rechtsbijstand voor zo’n 1.890 euro alles inclusief. Het komt er op aan goed te luisteren naar de klant. En de juiste vragen te stellen.

**Hans Housen**

**Met de medewerking van:**



**BDM of Bracht, Deckers & Mackelbert** is een onderschrijvingsagentschap in Marine en Varia-verzekeringen. BDM is een dochterbedrijf van de holding Ackermans en van Haaren en behoort tot de top drie van de Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars. ([www.bdmantwerp.be](http://www.bdmantwerp.be))



**AMB Nautical Insurance** is coverholder van Lloyd’s en biedt producten aan voor zowel de watersporter als voor jachtwerven, jachthavens, verhuurbedrijven en overige watersport gerelateerde bedrijven. ([www.ambnautical.be](http://www.ambnautical.be))



**Huysman Yacht verzekeringen** richt zich op het verzekeren van pleziervaartuigen, van kleine zeilboot tot superjacht, en werkt daarvoor nauw samen met Delta Lloyd en BDM, waar het in exclusiviteit een eigen polis heeft geschreven. Huysman Yacht biedt ook financiering op maat voor de aankoop van een boot en andere ondersteuning. ([www.huysman.be](http://www.huysman.be))



**Indumar** is een internationaal denkend familiebedrijf dat zich specialiseert in het verzekeren van pleziervaartuigen en bemiddeling bij de aankoop en verkoop van tweedehandsjachten. Indumar werkt als volmachtouder samen met HDI Gerling Nederland, Delta Lloyd, agentuur BDM en verzekeraar Baloise. ([www.indumar.be](http://www.indumar.be))



**Callant** werkt voor de verzekeringen van pleziervaartuigen nauw samen met scheepsverzekeraar BDM. Verzekeringsmakelaar Callant heeft kantoren in Heist-aan-Zee, Oostkamp, Antwerpen en Tongeren. ([www.callant.be](http://www.callant.be))