

Im Falle von Streitigkeiten hinsichtlich der Auslegung der Bedingungen sind die holländischen Originalbedingungen maßgebend und gehen voran.

1. Anwendbarkeit der allgemeinen Versicherungsbedingungen

Auf die Kasko- und Maschinenversicherung finden die allgemeinen Versicherungsbedingungen der Vereinigung Anwendung.

2. Versicherte Fahrzeuge

2.1 Versichertes Fahrzeug

Aufgrund dieser Versicherungsbedingungen wird das Binnenschiff, wie in Artikel 6. der allgemeinen Versicherungsbedingungen beschrieben, versichert.

2.2 Stillliegendes Fahrzeug

Sofern für das Schiff eine Versicherung als stillliegendes Schiff abgeschlossen ist, empfängt der Versicherungsnehmer anteilige Prämienrückgabe für alle 60 ununterbrochenen Tage, wo das Schiff ohne Vermietung ist, ohne Ladung und ohne Reparatur und ohne Beschäftigung stillliegt. Wenn es sich um ein Fischerboot handelt, das ohne Beschäftigung stillliegt, wird die Prämienrückgabefrist sich maximal auf sechs Monate belaufen können,

2.3 Zertifikate / Bescheinigungen und Dokumente

Alle bei der Vereinigung versicherten Binnenschiffe müssen zu jeder Zeit, sofern dies in den für das Schiff anwendbaren Gesetzen und Regeln vorgeschrieben ist mit gültigen Zertifikaten und Dokumenten ausgestattet sein, und zwar entsprechend der für das Schiff bestehenden zwingenden Gesetze und Regeln.

2.4 Anmeldung Beiboote

Boote, die schneller als 20 Stundenkilometer fahren können, müssen einzeln angemeldet, versichert werden. [Bei]boote aber, die schneller als 70 Stundenkilometer fahren können, werden ausdrücklich von der Versicherung ausgeschlossen.

3 Versicherter Betrag

Der versicherte Betrag wird auf Basis einer Parteienschätzung des Binnenschiffs festgestellt. In gemeinsamer Beratung kann zwischenzeitlich der versicherte Betrag modifiziert werden. Nach Modifizierung des versicherten Betrages wird ein neues Policendeckblatt an den Versicherungsnehmer gesandt.

4. Schwesterschiffklausel

4.1 versichert bei der Vereinigung

Binnenschiffe, die demselben Eigentümer oder Miteigentümern gehören und die auf Basis dieser Versicherungsbedingungen bei der Vereinigung versichert sind, werden im Falle einer Kollision miteinander, durch die ein Schaden entsteht, so behandelt als wären sie im Eigentum verschiedener Eigentümer.

4.2 anderswo versichert

Hat ein Versicherter ein oder mehrere Binnenschiffe anderswo versichert, dann muss auch für dieses Binnenschiff, oder wenn es mehrere sind, für diese Binnenschiffe eine Schwesterschiffklausel abgeschlossen werden. Ist für das bei Dritten versicherte Binnenschiff (oder Binnenschiffe) keine Schwesterschiffklausel in Kraft, dann verfällt das Recht auf Bezahlung von Schäden an dem bei der Vereinigung versicherten Binnenschiff (oder Binnenschiffen).

5. Beschreibung der Deckung

5.1. versicherte Gefahren

Diese Versicherung deckt Verlust oder Beschädigung des Binnenschiffes:

- Als Folge eines von außen einwirkenden Ereignisses
- Als Folge eines eigenen Mangels

Es sei denn, dass es in den anderen Artikeln anders bestimmt wurde.

5.2 Inspektion eines möglichen Bodenschadens - Hellingkosten

Wenn sich nach Meldung eines an einem versicherten Binnenschiff vermutlich entstandenen Bodenschadens später bei näherer Untersuchung herausstellt, dass der Boden des Binnenschiffs nicht beschädigt ist, dann gehen die Hellingkosten ganz zu Lasten des Versicherungsnehmers. Das gilt jedenfalls, wenn das Binnenschiff 3 Jahre vor der Meldung des Schadens an die Vereinigung nicht zur Inspektion auf einer Helling oder anderweitig trockengestellt war.

5.3 Schaden an Motoreninstallationen

Gedeckt sind Schäden an der Motoreninstallation, die als Folge der in Artikel 5.1 benannten Gefahren entstanden sind sowie der eigene Mangel selbst.

5.4 Schaden am Schiffsinventar

Schäden am Schiffsinventar entstanden als Folge eines von außen einwirkenden Ereignisses, wie bestimmt in Artikel 5.1 sub a) sind gedeckt.

5.4.1 Diebstahl von Schiffsinventar

Schäden als Folge eines Diebstahls von Bord des Binnenschiffs sind versichert, sofern der Diebstahl nach dem Aufbrechen von Schlössern oder anderen geeigneten Verschlüssen stattgefunden hat.

5.4.2 Diebstahl von Inventar, das sich anderswo als an Bord des Schiffes befindet

Schiffsinventar, insbesondere Schiffsschrauben und Luken, das für eine Zeit anderswo verwahrt wird, ist nach schriftlicher Anmeldung bei der Vereinigung, wo und wann es gelagert ist, durch die Vereinigung für die Dauer von max. 12 Monaten gegen Diebstahl versichert.

5.5 Schäden an elektrischen Anlagen

Schäden an elektrischen Anlagen mit Ausnahme von Schäden an Akkus, die als Folge der in Artikel 5.1 benannten Gefahren entstanden sind, sind gedeckt. Schäden an Akkus sind nur dann versichert, wenn diese eine Folge einer Kollision, von Sinken, von Stranden, eines Brandes oder einer Explosion sind.

5.6 Schäden an elektronischer und/oder nautischer Apparatur

Schäden an elektronischer und/oder nautischer Apparatur, die 5 Jahre oder jünger ist, entstanden als Folge der in Artikel 5.1 benannten Gefahren, sind gedeckt.

Apparatur, welche älter als 5 Jahre ist, ist ausschließlich gegen Schäden als Folge von Sinken, auf Grund laufen, Kollision, Sturm oder eines außerhalb des Apparates entstandenen Brandes, versichert.

5.7 Schäden durch behördliche Eingriffe

Gedeckt ist Verlust von oder Schaden am Binnenschiff, unmittelbar zugefügt oder verursacht durch oder im Auftrag einer befugten Behörde, der entstanden ist, um Verschmutzung oder eine drohende Verschmutzung der maritimen Umwelt zu verhindern oder zu vermindern, jedoch unter der Voraussetzung, dass eine solche Handlung der Behörde nicht die Folge eines Mangels von guter Vorsorge auf Seiten des Versicherten ist, die dieser angewendet hat, um einem derartigen Schaden oder drohendes Risiko zu verhindern oder zu vermindern.

5.8 Bedingungen für Schäden Dritter

Haftpflicht für Schäden an Sachen Dritter und daraus sich ergebende Betriebschäden sind unter der Voraussetzung versichert, dass dieser Schaden und der Betriebsschaden die Folge einer Kollision oder eines nautischen Fehlers sind.

Niemals soll im Rahmen dieser Versicherung mehr vergütet werden als das in den zutreffenden gesetzlichen Bestimmungen / Regeln angegebene Maximum. Ansprüche Dritter, ausgenommen Personenschäden, sind unter der Voraussetzung gedeckt, dass die Schub- und/oder Schlepphilfen auf Basis der gebräuchlichen marktüblichen Schub- und Schleppbedingungen erfolgt sind. Andere Bedingungen dürfen lediglich nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der Vereinigung vereinbart werden.

5.9 Totalverlust

Von einem Totalverlust wird gesprochen, wenn sich herausstellt, dass das Binnenschiff ganz verloren gegangen ist und/oder wenn die Wiederherstellungskosten höher als der versicherte Betrag sind.

5.10 Beanstandungen - Verzicht

Innerhalb dieser Versicherungsbedingungen wird auf Artikel 717 des Handelsgesetzbuchs verzichtet.

5.11 Große Havarie

Große Havarie ist gedeckt, sofern es den auf das Binnenschiff entfallenen Anteil betrifft. Bewachungskosten werden nicht vergütet. Während des Aufenthaltes in einem Nothafen ist die Besatzung verpflichtet, Tätigkeiten zum Wohl/zur Pflege des Binnenschiffs zu verrichten.

6. Verpflichtungen des Versicherungsnehmers

6.1 Änderungen in den Grundlagen (Voraussetzungen) der Versicherung

Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jede Änderung der Versicherungsgrundlagen unverzüglich (schriftlich) der Vereinigung mitzuteilen.

6.2 Verpflichtungen des Versicherungsnehmers im Schadenfall

Der Versicherte ist verpflichtet von jedem Ereignis, für das diese Versicherungsbedingungen Deckung gewähren, unverzüglich, jedenfalls spätestens innerhalb von 14 Tagen nach dem Ereignis eine schriftliche Meldung durch Zusendung eines vollständig ausgefüllten Schadenformulars und/oder eines Schadenberichts an die Vereinigung zu machen.

Wenn der Schaden nicht binnen 30 Tagen nach seiner Entstehung gemeldet wird, verfällt das Recht auf Bezahlung, es sei denn dass der Versicherte nachweist, dass er nicht in der Lage war, den Schaden rechtzeitig zu melden.

Im Fall von Diebstahl, Unterschlagung, Verlust oder mutwilliger Beschädigung muss unverzüglich Anzeige bei der nächst gelegenen Polizeidienststelle erstattet werden. Ansonsten verfällt das Recht auf Bezahlung.

Bevor bei Schäden am Binnenschiff mit der Reparatur begonnen wird, muss der Versicherte der Vereinigung die Möglichkeit geben, diesen Schaden durch einen durch sie beauftragten Sachverständigen zu untersuchen.

Ferner hat der Versicherte alle durch die Vereinigung verlangte Mitarbeit zu leisten und weiterhin nichts zu tun oder zu unterlassen, was die Behandlung des Schadens und/oder den Regress behindern kann.

7. Schadenvergütung

7.1 Schadenausbezahlung, Teilschaden, Verfallfrist

Die Vereinigung hat das Recht, geschädigte Dritte, nicht Versicherungsnehmer direkt zu entschädigen und mit ihnen Vergleiche abzuschließen.

a) Teilschäden

Bei der Feststellung des Schadens bei Teilschäden wird Rücksicht genommen auf den Zustand, worin das Beschädigte sich vor der Beschädigung befand. Hinsichtlich der Schadenvergütung für Schäden am

Binnenschiff gilt, dass sofern eine erhebliche Verbesserung des Wertes des Binnenschiffs als Folge einer Reparatur des Schadens eingetreten ist, ein Abzug nach Verhältnismäßigkeit vorgenommen wird. Die Feststellung des Schadenumfanges bei Teilschäden, findet statt, wenn die Vereinigung das wünscht, nachdem das Fahrzeug besichtigt worden ist und nach Anerkennung des der Vereinigung vorgelegten Besichtigungsberichtes und nachdem zwischen dem Versicherten und der Vereinigung Übereinstimmung über die Schadenshöhe erreicht worden ist. Die daraus folgende vereinbarte Schadenshöhe ist definitiv und die hierauf basierende Schadenauszahlung wird abgewickelt zur vollständigen Abgeltung des Schadens gegenüber der Vereinigung. Die Schadenauszahlung durch den Verein bei Teilschäden am Fahrzeug findet erst nach der Reparatur statt, gemäß dem Bericht des vom Verein eingeschalteten Experten.

b) Totalverlust

Bei Totalverlust wird der versicherte Betrag nach Abzug von eventuell noch zu zahlender Prämie und/oder Schulden, wenn möglich, 4 Monate nach dem Schadenereignistag ausgekehrt. Sollten jedoch Rückversicherer in Verzug sein, dann soll die Auszahlung von 75 % des versicherten Betrages 6 Monate nachdem festgestellt ist, dass das Schiff als verloren angesehen werden kann oder aufgegeben wurde, erfolgen. Ausbezahlung der Restschuld von 25 % folgt so schnell wie möglich danach.

Von Abhandenkommen (Vermissen des Binnenschiffs) ist die Rede, wenn nach Ablauf eines angemessenen Termins keine Nachricht vom Binnenschiff empfangen wurde.

Wenn bei Abhandenkommen Zweifel entstanden sind, ob die Ursache Krieg oder ein gedecktes Ereignis ist, geschieht die Ausbezahlung erst nach einem unwiderruflichen schiedsrichterlichen oder gerichtlichem Urteil, jedoch in keinem Fall bevor der vorgenannte Anteil der Rückversicherer eingegangen ist. Im Fall von Abhandenkommen wird geschätzt, dass der Totalverlust 24 Stunden nachdem das Binnenschiff zum letzten Mal wahrgenommen wurde, eingetreten ist. Bei Totalverlust bleibt der Versicherungsnehmer die Prämie, wie genannt in den Artikeln 24 und 25 der Statuten der Vereinigung, völlig schuldig.

7.1.1 Nicht reparierte Schäden bei Beendigung der Versicherung

Auf die obengenannte Reparaturpflicht in dem Artikel 7.1 sub a kann die Vereinigung bei Beendigung der Versicherung nach Absprache mit dem Versicherten eine Ausnahme machen. Wird keine gemeinsame / gegenseitige Übereinstimmung erreicht, dann muss der betreffende Schaden innerhalb von 3 Monaten nach Ende der Versicherung repariert werden. Nach Ablauf der genannten Frist ist die Vereinigung von all ihren Verpflichtungen gegenüber dem Versicherten befreit.

7.1.2 Haftung für schwebende Havarien

Wenn schwebende Schäden, aus welchem Grund auch immer, nicht im selben Versicherungsjahr abgewickelt werden können, bleiben trotzdem die Versicherungsnehmer des Jahres für alle Kosten, die zur Behebung und zur Abwicklung und Bezahlung der Havarien nötig sind, haftpflichtig.

7.2 Abtretung, zinsloses Darlehen, Regress

Durch den Empfang von Schadenvergütungen gehen die Rechte des Versicherten gegenüber Dritten, die den Schaden verursacht haben, auf die Vereinigung über. Die Eigentumsrechte an den versicherten Objekten, die durch Diebstahl oder Unterschlagung verloren gegangen sind, überträgt der Versicherte im Fall der Vergütung des Schadens an die Vereinigung. Kommen diese Sachen später in den Besitz der Vereinigung, dann soll sie diese auf Antrag des Versicherten wieder an ihn / sie übertragen, wenn der Versicherte dafür den durch die Vereinigung gezahlten Betrag zurückbezahlt (unter Abzug der Kosten der Reparatur für eventuell durch den Diebstahl oder der Unterschlagung entstandene Schäden).

Eine eventuell von der Vereinigung an den Versicherten gezahlte Schadenvergütung vor und/oder während eines Prozesses zum Eintreiben des Schadenersatzes wird in Form eines zinslosen Darlehens gewährt. Erst nach Beendigung des Prozesses findet die endgültige Abrechnung zwischen der Vereinigung und dem Versicherten statt. Führen die ergriffenen Rechtsmaßnahmen nicht zu irgendeiner Vergütung, dann werden die Reparaturkosten als Partschaden betrachtet. Dies bedeutet dass der Schaden nicht vergütet wird, soweit er aufgrund eines Vertrags mit Dritten nicht eintreibbar ist.

7.3 Selbstbehalt

Schäden, entstanden als Folge der in Artikel 5.1 dieser Bedingungen beschriebenen Gefahren werden des hiernach in Artikel 7.3.1 benannten Selbstbetrags vergütet, unter Abzug von:

A Standard selbstbehalt.

Dies ist der Selbstbehalt wie in untenstehenden Artikeln erwähnt: 7.3.1/ 7.4/ 7.5.1 und 9.1 .

B Erhöhtem Selbstbehalt pro Ereignis.

Der Standard selbstbehalt, wie erwähnt unter 7.3A kann auf Antrag des Versicherungsnehmers erhöht werden auf einen Betrag, den der Vereinigung bestimmt hat. Auf dem Policenblatt steht der eventuelle Betrag des erhöhten Selbstbetrags, pro Ereignis.

7.3.1 Selbstbehalt bei Schäden am Kasko des Binnenschiffs

Der Versicherte hat pro Ereignis nach Abzug des in der nachfolgenden Tabelle zutreffenden Selbstbetrags Anspruch auf die Vergütung des vereinbarten Schadenbetrags.

LADEVERMÖGEN DES FAHRZEUGS	SELBSTBEHALT IN EURO
1 - 250 to	250
251 - 500 to	350
501 - 1000 to	450
1001 - 1500 to	550
1501 - 2000 to	650
2001 - 3000 to	800
3001 - 4000 to	950
über 4000 to	1150

Obenstehende Tabelle gibt den Selbstbehalt für die Fahrzeuge, bestimmt anhand der Tonnage. Zwecks Feststellung des Kasko-Selbstbetrags für andere als Motorfrachtschiffe/ Motortanker ist die folgende Tabelle anzuwenden. Hierbei wird die Tonnage des Binnenschiffs angepaßt durch das Resultat folgender Angaben:

Motorboot	Pferdestärken des/der Hauptmotors/en
Schleppboote	Pferdestärken des/der Hauptmotors/en
Motorschubboote	Pferdestärken des/der Hauptmotors/en
Motorpassagierschiffe	Totale Länge x Breite x 2
Sonstige Schiffe	Totale Länge x Breite x 2

7.3.2 Binnenschiffe älter als 10 Jahre

Hinsichtlich Binnenschiffe älter als 10 Jahre- das Alter wird von dem Datum an berechnet, an dem der Neubau durch die Werft abgeliefert wurde- Vorschäden an Luken, Strau, Rudern, Steuerung, Winden und Beschädigungen unterhalb der Wasserlinie im Leerzustand werden durch einen durch die Vereinigung anzuweisenden Experten festgestellt.

7.4 Motorenanlage - Selbstbehalt und Vergütungsprozentsätze

Der Motorenanlagenselbstbehalt beträgt EUR 0,80 pro PS mit einem Minimalbetrag von EUR 250,- pro Ereignis.

7.4.1 Vergütungsprozentsätze

Im Fall eines Schadens an der Motorenanlage wird nach Abzug des hierfür in Artikel 7.4 festgelegten Selbstbetrags der folgende Prozentsatz des vereinbarten Schadenbetrags vergütet. Diese Prozentsätze sind in Bezug gesetzt zu den Umdrehungen des Hauptmotors pro Minute.

bis einschließlich 1000 Umdrehungen pro Minute

1 - einschließlich 3 Jahre	100 %
4 - einschließlich 8 Jahre	90 %
9 - einschließlich 15 Jahre	75 %
16 Jahre und älter	65 %

1001 Umdrehungen pro Minute bis einschließlich 1650 Umdrehungen pro Minute

1 - einschließlich 3 Jahre	100 %
4 - einschließlich 8 Jahre	90 %
9 - einschließlich 12 Jahre	75 %
13 Jahre und älter	65 %

mehr als 1650 Umdrehungen pro Minute

1 - einschließlich 3 Jahre	100 %
4 - einschließlich 8 Jahre	90 %
9 Jahre und älter	65 %

Wenn lediglich ein Zubehörteil der Motorenanlage beschädigt ist, so ist die Lebensdauer dieses Zubehörteils zutreffend für den anzuwendenden Abzug von den Lohnkosten und dem betreffenden Zubehörteil.

Das Alter der Motorenanlage sowie die des betreffenden beschädigten Zubehörteils wird berechnet ab dem Datum der (jeweiligen) Inbetriebnahme.

Für die Welle, Schraubenwelle und Lager gelten die gleichen Vergütungsprozentsätze wie für Motorenanlagen mit einer Kapazität bis zu 1000 Umdrehungen pro Minute.

7.4.2 Frostschäden

Vorausgesetzt, daß der Versicherte eine angemessene Vorsorge nachweisen kann, wird bei Schäden, die entstanden sind als Folge von Frost 75% des Nettoschadenbetrags vergütet nach Abzug des gültigen Prozentsatzes und des Selbstbetrags, wie es in Artikel 7.3 umschrieben ist.

7.4.3 Ersatz durch gebrauchte Materialien

Wenn in das Binnenschiff gebrauchte Motoranlagen oder Teile davon eingebaut wurden, wird soweit diese mehr betragen als der "Motorenanlagen-Selbstbehalt" nicht mehr als die wirklichen Ankaufkosten vergütet.

7.4.4 Wert des (Haupt-)Motors

Wenn die Höhe des Schadens den Zeitwert des (Haupt-)Motors übersteigt, dann wird in jedem Fall nicht mehr vergütet als der Zeitwert des (Haupt-)Motors nach Abzug des Restwerts und dem zutreffenden Selbstbehalt, wie in Artikel 7.4 genannt. Der Wert des (Haupt-)Motors wird entsprechend den Richtlinien des V.E.K.R.B. festgestellt.

Für einen gebrauchten (Haupt-)Motor soll in jedem Fall nicht mehr vergütet werden als der Einkaufspreis.

7.4.5 Bugsteuerung und Antriebsschraube

Bei Schäden an der aktiven oder auch passiven Bugsteuerung oder an der Antriebsschraube wird (unter Abzug des Eigenrisikos für Motoranlagen) 60 % des vereinbarten Schadenbetrags vergütet.

Schäden und Kosten entstanden durch das nicht sofortige Verfügbar sein einer passenden Ersatzbugsteuerung oder Antriebsschraube werden nicht ersetzt.

7.5 Schiffsinventar und elektrische Installation

Schäden am Schiffsinventar werden unter Abzug des Selbstbetrags, wie in Artikel 7.3.1 angeführt, vergütet.

7.5.1 Akkus und Antriebsbatterien

Für Schäden an Akkus und Antriebsbatterien gilt der Eigenbehalt wie unter 7.3.1 aufgeführt. Nach Abzug der passenden Selbstbeträge werden folgende Prozente des Schadens vergütet.

	Akkus	Antriebsbatterien
1. Jahr	100 %	100 %
2. Jahr	67 %	80 %
3. Jahr	33 %	60 %
4. Jahr	0 %	40 %
5. Jahr	0 %	20 %
6. Jahr	0 %	0 %

7.6 Elektronische und/oder nautische und/oder Kommunikationsgeräte

Für Schäden an elektronischen und/oder nautischen und/oder Kommunikationsapparaten gilt kein Selbstbehalt. Versicherte haben Anspruch gemäß den folgenden Prozentsätzen des Einkaufspreises von vergleichbaren Ersatzteilen und/oder Apparaten

	Computerapparatur	Sonstige Apparaturen
1. Jahr	100 %	100 %
2. Jahr	70 %	90 %
3. Jahr	40 %	80 %
4. Jahr und älter	10 %	70 %
5. Jahr		60 %
6. Jahr		50 %
7. Jahr		40 %
8. Jahr		30 %
9. Jahr		20 %
10. Jahr und älter		10 %

7.7 Transportbänder, Kräne u.s.w.

Hinsichtlich Werkzeugen , die verbunden mit dem Schiff an und/oder auf dem Schiff stehen , wie Kräne , Umschlaganlagen , Transportbänder usw. hat der Versicherte , insofern die Werkzeuge nicht anderswo versichert sind, Recht auf Schadenersatz, dem folgenden Prozentsatz des ursprünglichen Einkaufspreises gemäß

1. Jahr	100%
2. bis zum 4. Jahr	90%
5. Jahr	80%
6. Jahr	60%
7. Jahr	40%
>8.Jahr	20%

7.8 Regresskosten und/oder Rechtsabwehrkosten

Die Regress- und/oder Verteidigungskosten, welche mit Zustimmung der Vereinigung durch oder im Namen des Versicherungsnehmers im Rahmen dieser Versicherungsbedingungen gemacht werden, sind mitversichert. Die Kosten sollen, wenn sie nicht anderweitig eingetrieben werden können, durch die Vereinigung und den Versicherten im Verhältnis des jeweiligen Interesses am Regress und/oder der rechtlichen Verteidigung.

7.9 Totalverlust

Bei Totalverlust des Schiffes wird der Wert des beschädigten oder des zu einem Wrack gewordenen Schiffes [der sogenannte Wrack – oder Restwert] bei der Bezahlung des versicherten Betrages abgezogen werden , ebenfalls die etwaigen geschuldeten Prämien und/oder andere Schuld des Versicherten.

7.10 Rabatt für schadenfreies Fahren

Unter Versicherungsjahr wird in diesem Artikel die Periode vom 1. Oktober bis zum 1. Oktober des darauffolgenden Jahres verstanden.

Sofern in dem Versicherungsjahr durch den Versicherten kein Schaden gemeldet wird, welcher eine Schadenvergütung durch die Vereinigung zur Folge hat, wird der sich hiernach ergebende Rabatt auf die Vorschussprämie, wie beschrieben in Artikel 25 der Statuten, gewährt.

1 schadenfreies Jahr	5 %
2 schadenfreie Jahre	10 %
3 schadenfreie Jahre	15 %
4 schadenfreie Jahre	20 %
5 schadenfreie Jahre und weitere	25 %

Wird im Versicherungsjahr vom Versicherten einen Schaden gemeldet , dann wird der vom Versicherten aufgebauten Rabatt um 5% pro gemeldeten Schaden ermäßigt mit einem Maximum von 10% pro Versicherungsjahr , es sei denn es ist die Rede von sechs schadenfreien Jahren oder mehr.

In dem Fall , dass der Versicherte sechs oder mehr schadenfreie Jahre aufgebaut hat , dann wird , wenn vom Versicherten einen Schaden gemeldet wird , im Versicherungsjahr keine Ermäßigung des Rabatts um 5% stattfinden. Werden vom erwähnten Versicherten mit sechs schadenfreien Jahren oder mehr im Versicherungsjahr zwei oder mehr Schäden gemeldet , dann wird der vom Versicherten aufgebauten Rabatt um 5 % ermäßigt.

Der aufgebaute Rabatt wird bei Vererbung eines anderen Schiffes vom Versicherten mitgenommen.

Für den Fall , dass durch den Einsatz eines Tauchers verhütet wird , dass Helingkosten gemacht werden , haben die Taucherkosten keinen Einfluss auf den vom Versicherten aufgebauten Rabatt.

Für genannte Rabattprozentsätze kommen Schiffe , die bei oder durch Vermitt-

lung der Vereinigung ausschließlich für die gesetzliche Haftpflicht entweder Stillliegen oder außer Betrieb oder Abbruch/ sowie Anbau oder Fertigstellung versichert sind , nicht in Betracht.

8. Ausschlüsse und zusätzliche Versicherungen

8.1 Ausschlüsse

Ausgeschlossen von dieser Versicherung sind:

- Schäden, die durch Absicht oder durch grobes Verschulden oder mit Zustimmung des Versicherungsnehmers verursacht wurden.
- Schäden, über die der Versicherte absichtlich unrichtige Angaben an die Vereinigung gemacht hat.
- Schäden, verursacht dadurch dass der Versicherte Verpflichtungen hervorgehend aus dieser Versicherungsvereinbarung und aufgrund dieser Vereinbarung anwendbarer Bedingungen und Vorschriften nicht nachgekommen ist.
- Schäden entstanden als Folge von Liegen oder Fahren mit dem Binnenschiff unter Verstoß gegen das für das Schiff geltende Binnenschepenwet, dem Binnenschepenbesluit und darauf basierenden Regeln und Anordnungen sowie Schäden entstanden als Folge von Liegen oder Fahren mit dem Binnenschiff unter Verstoß gegen das für das Schiff geltende ausländische Recht und entsprechende ausländische Bestimmungen.
- Schäden entstanden durch ungenügend seefeste Befestigung und dadurch bedingtes über Bord und verloren gehen von Schiffsinventar.
- Schäden verursacht durch, und entstanden bei und sich ergebend aus einer Atomkernreaktion und/oder radioaktiver Strahlung gleichgültig wie und wo die Reaktion oder Strahlung entstanden ist.
- Schäden als Folge von Beschlagnahme oder in Gebrauch nehmen des Binnenschiffs kraft eines Beschlusses einer niederländischen oder fremden Macht.
- Schäden durch Verlust oder Beschlagnahme wegen sich an Bord des Binnenschiffs befindlicher Schmuggelware oder anderer gesetzlich verbotener Güter.
- Schäden als Folge des Konsumierens von alkoholischen Getränken, Drogen oder jedweder anderer berauschender, betäubender oder anregender Mittel durch den Kapitän oder die Besatzung.
- Schäden entstanden während des Fahrens, wenn der Kapitän des Binnenschiffs kein Inhaber der für das Lenken des Binnenschiffs gesetzlich erforderlichen gültigen Fahrberechtigungen, Diplome oder Patente ist, außer wenn der Kapitän nachweist, dass er gemäß allen geltenden Regeln inklusive der guter Seemannschaft gefahren ist.
- Schäden als Folge von unzureichenden Unterhalt und/oder unzureichender Sorgfalt seitens des Versicherten.
- Schäden entstanden außerhalb des Standardfahrtgebietes sowie in Abweichung von vereinbartem Fahrtgebiet.
- Schäden, die sich aus normaler Abnutzung ergeben.
- Schäden entstanden als Folge von dem Durchbrechen von Eis, außer wenn der letzte Satz von Artikel 9.1. dieser Bedingungen zutrifft.
- Schäden als Folge des Transports von Eis und/oder Losem von Fisch.
- Schäden durch langsam wirkende Einflüsse, wie allmähliches Einwirken von Gasen, flüssigen, festen Stoffen sowie Schäden an der Konservierung der Ladetanks des Binnenschiffs als Folge des Ladens eines verkehrten Produktes.
- Schäden an oder Verlust von Mobiltelefon und Handfunkgerät für den Schiffsverkehr.
- Schäden verursacht durch Krieg.
- Schäden entstanden am Hausrat des Versicherungsnehmers.
- Schäden an Ladung an Bord des Binnenschiffs.
- Schäden und Kosten von Wrackbeseitigung.
- Verunreinigungsschäden entstanden als Folge des Auslaufens oder Entweichens von Öl oder jedweder anderer Substanz aus dem Binnenschiff oder das Drohen eines solchen Auslaufens oder Entweichens, außer als Folge einer Kollision.
- Personenschäden entstanden als Folge von Verletzung, Krankheit oder Tod.
- Schäden als Folge des Betreibens des Wasserskisports.
- Betriebschäden/ Zeitverlust durch den Versicherungsnehmer erlitten.
- Schäden an Software.
- Schäden, entstanden an und durch Boote und Bei boote, die schneller als 20 Stundenkilometer fahren können und die nicht einzeln angemeldet sind und-oder versehen mit einer Einschreibenummer.

Die Ausschlüsse, genannt unter den Punkten 1 und 2 gelten nicht, wenn der Versicherte nachweist, dass die darin genannten Umstände sich außerhalb seines Wissens und gegen seinen Willen ereignet haben, und dass ihn in Sachen dieses Umstandes keinerlei Vorwurf trifft.

Die Ausschlüsse genannt in 18 bis und einschließlich 25 können gedeckt werden, wenn der Versicherungsnehmer Zusatzversicherungen mit den unterschiedlichen Unterabteilungen der Vereinigung oder auch mit P&I-Versicherern abschließt.

9. Eisgang

9.1 Fahren bei Eisgang

Bei Schäden entstanden als Folge des Fahrens im Eis wird nach Abzug des Standardselbstbehalts 75 % des Gesamtschadens (einschl. Schäden Dritter) vergütet. Der erhöhte Selbstbehalt für das Fahren bei Eisgang beträgt neben dem Selbstbehalt nach Artikel 7.3.1 maximal EUR 1,50 pro Tonne. Für Schleppboote und Schubboote beträgt der erhöhte Selbstbehalt max. EUR 5,00 pro Pferdestärke. Das Vorstehende gilt nicht für Binnenschiffe, die während der bereits angefangenen Reise durch plötzlichen Eisgang betroffen sind und versucht haben, einen nächstliegenden sicheren Hafen zu erreichen.

9.2 Eisrisiko anderweitig versichert

Wenn das Eisrisiko teils oder ganz anderswo versichert ist, dann verfällt jeder Anspruch auf Schadenvergütung. Die Deckung bei der Vereinigung beginnt erst wieder nach einer Besichtigung des Unterwasserschiffs im Trocknen.

Wenn das Eisrisiko anderswo gedeckt wurde und ein Schaden entstanden ist, dann ist der Versicherte verpflichtet, dieses an die Vereinigung zu melden.

10. Freibord

10.1 Freibordbedingungen

Es kann mit bei der Vereinigung versicherten Binnenschiffen mit teilweise offenem Schiff gefahren werden, es müssen aber zu allen Zeiten die Anforderungen guter Seemannschaft erfüllt werden. Für Binnenschiffe, nicht ausgerüstet mit vollständigen Luken, und auf denen die Lukenöffnungen nicht ordentlich abgeschlossen werden können, wird ein Extraabzug von 10 % auf den Schaden oder die Havarie berechnet, der/die als Folge dieser Teilöffnung beim Fahren auf den "Zeeuwse Stromen, der Hollandsch Diep, oberhalb und unterhalb Merwede, dem Rotterdamer Hafengebiet (Maasvlakte), dem IJsselmeer und dem Wattenmeer entsteht.

11. Gekoppelt Fahren, Schleppen und Schieben

11.1 Zertifikate und Dokumente

Gekoppelt fahren, schleppen und schieben dürfen Binnenschiffe ausschließlich in Übereinstimmung mit dem, was im "Communautair Certificaat" und/oder "Certificaat van Onderzoek und/oder Document van Deugdelijkheid" und/oder in den am Platz/ an Ort und Stelle gebräuchlichen Vorschriften erlaubt ist, sowie auch wenn Übereinstimmung mit den auf das betreffende Binnenschiff zutreffenden ausländischen Gesetzen und Regelungen in bezug auf gekoppeltes Fahren, Schleppen oder Schieben durch Binnenschiffe besteht.

11.2 Hinterlegte Schlepp- und Schubkonditionen

Ein Schleppboot und/oder Schubboot hat keinen Anspruch auf Vergütung, wenn die Schlepp- und Schubdienste nicht unter Anwendung einer und/oder mehrerer der nachfolgenden Konditionen verrichten:

- Für das Schleppen und Leisten von Diensten an schwimmenden Objekten, wie Schubleichter, Schwimmkräne, Kräne, Elevatoren usw. und für Hilfeleistung auch für andere Fahrzeuge nach den Bestimmungen der "Algemene Sleepconditiën"
- Für das Schleppen und Leisten von Diensten an Schiffen, die bestimmt sind regelmäßig die See zu befahren, nach den Bestimmungen der "Nederlandse Sleepconditiën 1951".
- Für das Schleppen und Leisten von Diensten an anderen Schiffen, sofern nicht unter Hilfeleistung / Hilfsaktion fallend, auf Basis der Bedingungen der "Sleepconditiën 1965".

- Für das Schieben auf Basis der Bedingungen der "Algemene Duwconditiën 1988", de "Algemene Duwconditiën 1994" und der "Haus Rhein Bedingungen".

Sowie jedesmal die neueste Fassung

Bei Schlepp- und Schubarbeiten außerhalb der Niederlande müssen die Tätigkeiten unter den dort üblichen mit den unter a), b) und c) vergleichbaren Bedingungen stattfinden.

11.3 Schleppboote nicht registriert als Schubboote

Schäden, die entstehen, wenn ein Schleppboot, das auch Schubarbeiten ausführen kann, Schubarbeiten verrichtet, sind nur gedeckt, wenn auf die verrichteten Schubarbeiten die gebräuchlichen Schubbedingungen Anwendung finden und der Versicherungsnehmer außerdem vor Beginn der Schubaktivitäten bei der Vereinigung (schriftlich) ergänzende Deckung angefragt hat und ihm diese gewährt wurde.

Wenn durch den Mietvertrag besondere, von den gebräuchlichen Bedingungen abweichende Bedingungen vereinbart werden, dann muss der Versicherungsnehmer mit Bezug auf die besonderen Bedingungen vor Beginn der Schubaktivitäten bei der Vereinigung (schriftlich) ergänzende Deckung angefragt und erhalten haben, ansonsten verfällt das Recht auf Auskehrung eines eventuellen Schadens.

Dies gilt auch, wenn zu den betreffenden allgemein gebräuchlichen Konditionen gesonderte ergänzende Bedingungen hinzugefügt werden, oder wenn bestimmte Teile aus den Bedingungen gestrichen oder geändert werden.

11.4 Schleppen und gekoppelt fahren

Das auf erste Länge oder längsseite nehmen von Schiffen durch Binnenschiffe wird als Schleppen angesehen.

11.5 Schäden an mitgenommenen Schubleichtern

Das Mitnehmen eines anderen Schiffes ist nur erlaubt, wenn das erlaubt ist nach dem Zertifikat des Fahrzeuges, das das andere Schiff mitnimmt. Wenn ein Binnenschiff einen Schubleichter oder ein anderes Binnenschiff mitnimmt und dabei ein Schaden an diesem Schubleichter oder dem anderen Binnenschiff entsteht, dann ist pro Ereignis ein Selbstbehalt, der sich auf EUR 3.000,00 beläuft, anzuwenden.

Wenn das Mitnehmen aber geschieht unter Abwendung der „Algemene Duwconditiën 2004“ beträgt der Selbstbehalt € 4.500,00.

12. Kriegsversicherung neben normaler Versicherung

Wenn das Binnenschiff ebenfalls gegen Kriegsgefahr versichert ist, ist jeder Versicherte gehalten, soweit wie nötig, ohne Berücksichtigung der in Artikel 648 Absatz 2 Wetboek van Koophandel genannten Bestimmungen, Ansprüche auf Schäden am und/oder Verlust des Binnenschiffs, im Falle von Zweifel über die Ursache, sowie im Fall von Abhandenkommen bei den Kriegsversicherern geltend zu machen, bevor Kraft dieser Bedingungen zu dieser Sache Schadenvergütung gefordert wird.

Die Vereinigung ist in Abstimmung mit und im Namen des Versicherten ermächtigt, in diesem Fall alle derartigen Maßnahmen gerichtlich und außergerichtlich gegenüber dem Versicherer des Kriegsrisikos zu ergreifen, soweit sie dies für nützlich und nötig erachtet, um zum Einzug der Schadengelder zu gelangen, während die Kosten für derartige Maßnahmen vom Versicherten und der Vereinigung im Verhältnis der beiden Interessenten getragen werden.

Erst wenn entweder durch Gericht oder durch Arbitrage beschlossen wurde, dass der Schaden oder der Verlust nicht durch eine Kriegsgefahr verursacht wurde, ist der Versicherte berechtigt, Kraft dieser Bedingungen Schadenvergütung von der Vereinigung zu fordern.

13. Schlussbestimmungen

13.1 Recht auf Untersuchung und Feststellung des versicherten Betrages

Die Vereinigung hat das Recht, das zur Versicherung angeediente Binnenschiff zu allen Zeiten untersuchen zu lassen. Das Binnenschiff muss zumindest alle 5 Jahre einmal zur Inspektion auf die Helling genommen werden. Das Binnen-

schiff muss unterhalb der Wasserlinie gereinigt werden, bevor die betreffende Untersuchung stattfindet.

Die Vereinigung wird, wenn sie dies für erforderlich hält, die Inspektion des zur Versicherung angebotenen Binnenschiffs durch einen von ihr ernannten Experten durchführen lassen. In diesem Fall wird die Zulassung zur Versicherung erst dann akzeptiert, wenn die Untersuchung durchgeführt und der vorgelegte Besichtigungsbericht genehmigt wird.

13.2 Unrichtige Angaben

Sollte sich herausstellen, dass unrichtige Angaben über das versicherte Binnenschiff, die Motorenanlage oder den Eigentümer und/oder Miteigentümer gemacht wurden, kann sich die Vereinigung als von allen Verpflichtungen entbunden betrachten.

Inkrafttreten der Bestimmungen

Diese Versicherungsbedingungen, festgestellt in der Jahresversammlung am 13. November 1999 treten mit Wirkung vom 1. Januar 2000 in Kraft und sind anzuwenden auf alle "Kasko und Maschinen"-Versicherungen, die von diesem Datum an mit oder durch Vermittlung der "Vereniging Oranje Onderlinge Verzekeringen van Schepen U.A." geschlossen werden.

Vereniging 'Oranje'
Onderlinge verzekering van Schepen U.A.



Scheepmakerij 340
Postbus 85, 3330 AB Zwijndrecht
Telefoon (078) 612 25 00, Fax (078) 612 24 50

www.oranje-verzekeringen.nl, oranje@oranje-verzekeringen.nl
Calamiteiten: Telefoon 0655 10 89 66