

Winterklaar maken? Glad ijs!

Het winterseizoen is bij het verschijnen van dit nummer al begonnen en de bevlogen (Motor)bootbezitter zal (zo hoop ik in ieder geval) afdoende voorzorgsmaatregelen hebben getroffen om schade te voorkomen, wanneer het schip niet op de wal wordt gestald.

Hoe zelfredzaam, praktisch en technisch de gemiddelde bootbezitter ook is, het winterklaar maken is een vak apart en daarom krijgt dit onderwerp bijzondere aandacht in deze bijdrage. Onderstaande verhalen schetsen een aantal valkuilen die u kunt tegenkomen (en na het lezen van dit artikel dus kunt vermijden)

Meneer De Wit bezat een luxe sloep die hij ieder jaar zelf voorbereide voor de winter. Hij ontluchtte de slangen, tapte koelsystemen af, alles tiptop in orde. Groot was zijn schrik toen hij in het voorjaar moest constateren dat er toch vorstschade aan de motor was ontstaan en de reparatie ruim zesduizend euro moest kosten. Zwartjes claimde bij zijn verzekeraar die koel reageerde: "Het winterklaar maken dient door een erkend bedrijf verzorgd te worden, bij gebreke waarvan dekking wegens vorstschade is uitgesloten". De Wit kon hoog en laag springen, maar een uitkering kreeg hij niet.

Meneer De Hond had zijn polisvoorwaarden goed gelezen. Bij het aanbieden van zijn schip aan een werf voor wat onderhoudswerkzaamheden aan het einde van het vaarseizoen, sprak hij mondeling af dat de werf het schip ook winterklaar zou maken. In het voorjaar gaf de motor van zijn jacht slechts een paar rochels, braakte wat zwarte rook uit en gaf de geest. Een schade van vele duizenden euro's. "Geen paniek", dacht De Hond, "ik heb de boot immers door een professional winterklaar laten maken". De verzekeraar vroeg vervolgens naar het bewijs daarvan, waarop De Hond zijn factuur erbij pakte. De specifieke post bleek daarop niet aangegeven. Bij navraag ontkende de werf (hoe verrassend) categorisch dat was afgesproken dat winterklaar maken deel uitmaakte van de overeenkomst, de Hond kon dus niet bewijzen dat een professional zijn schip winterklaar had gemaakt en kon derhalve fluiten naar een schadevergoeding.

Tot slot het verhaal van meneer Van Lochem. Hij had voor de winter alles goed

gedaan: een professioneel bedrijf had het winterklaar maken verzorgd en hij had een keurige factuur waarop alles duidelijk was omschreven. Hij liet zijn schip, een mooie halfopen vlet, gedurende de winter buiten afgemeerd overwinteren. Het schip was voorzien van een afdekzeil. Ook hier toog Van Lochem vol goede moed in het voorjaar naar de jachthaven om te constateren dat de vlet halfvol stond met water, met desastreuze gevolgen voor een deel van de inboedel en de motor. Een reconstructie leerde dat er veel sneeuwval was geweest en dat het dekzeil onder de druk van de vele centimeters sneeuw was bezweken. Na de vorst was de sneeuw in water overgegaan en had zijn verwoestende werk gedaan. De claim naar de verzekeraar werd onderkoeld gerepliceerd met de stelling, dat deze werd afgewezen wegens "onvoldoende zorg". Volgens de verzekeraar had Van Lochem, hoewel hij het schip professioneel en correct winterklaar had laten maken, ook de zorgplicht gehad om het schip tussentijds te inspecteren, zeker met inachtneming van de extreme weersomstandigheden. Ook ondergetekende kon in deze zaak het verschil niet maken. Hoewel de verzekeraar uiteindelijk nog wel een gedeeltelijke coulantekering deed, bleef toch het grootste gedeelte van de schade voor rekening van meneer Van Lochem.

In een dit jaar gewezen vonnis probeerde een verzekerde zijn vorstschade via de rechter te incasseren bij zijn verzekeraar met als argument dat de polisvoorwaarde van uitsluiting van schade door bevriezing te ruim geformuleerd zou zijn, maar de rechter oordeelde dat de bepaling duidelijk was geformuleerd en voorts dat het een verzekeraar in beginsel vrij staat om de beperking van de omvang van de dekking te bepalen.

Ook verweet de verzekerde nog de verzekeraar dat deze hem niet had geïnformeerd over de risico's van vorstschade, althans de noodzaak van het nemen van maatregelen, maar de rechtbank oordeelde dat op een verzekeraar op grond van de verzekeringsovereenkomst niet een dergelijke zorgplicht rust.

De rechtbank overwoog: het behoort tot de verantwoordelijkheid van X zelf om na te gaan wat daarvoor nodig is. Als hij ter

zake onvoldoende deskundig is, ligt op zijn weg om hulp hiervoor in te schakelen of om zich hierover te laten informeren.

In dat kader overwoog de rechtbank ook nog dat in het algemeen op een verzekerde de verplichting rust om zijn schade zoveel mogelijk te beperken.

Wat leren wij uit deze voorvallen? (Bijna) alle verzekeraars hebben een "exoneratieclausule" voor vorstschade. Als verzekerde moet je in ieder geval kunnen bewijzen dat je adequate voorzorgsmaatregelen hebt genomen, zodat de schade jou niet te verwijten valt. Wanneer je het winterklaar maken niet door een professioneel bedrijf hebt laten doen, is bewijs dat je adequate voorzorgsmaatregelen hebt genomen, eigenlijk onmogelijk.

Hoe goed, handig en zorgvuldig je ook bent, laat dit uitvoeren door een professional! Zorg dat je ook een factuur hebt waaruit deze klus blijkt. Niet alleen helpt je dat in je claim, in het voorkomende geval houd je daarmee ook de weg open om het betreffende bedrijf aansprakelijk te stellen.

Tot slot: denk niet dat je achterover kunt leunen wanneer je het schip winterklaar hebt laten maken. Net als op het water geldt ook in de winter een zorgplicht om je schip regelmatig te (laten)controleren en te behoeden voor schade.

Wanneer het door (corona) omstandigheden lastig of moeilijk is om persoonlijk je schip te bezoeken, kan in deze van de nood een deugd gemaakt worden door de werkzaamheden en periodieke controle door een partij in de haven te laten uitvoeren.



Mr. Frits Hommersom