



VERPLICHTE EN AANBEVOLEN UITRUSTING MOTORVAARTUIGEN

Nb. Onderstaande lijst is een opsomming van de uitrusting die je (eventueel) aan boord moet hebben.

De verplichte uitrusting in alle Europeesche landen is vet gedrukt.

De lijst is meteen als checklist te gebruiken.

1. Vaaruitrusting

- o **Anker met minimaal 30 meter lijn en ketting voorloop (of lijn met loodkern)**
- o Tweede anker met minimaal 15 meter lijn en ketting voorloop (of lijn met loodkern)
- o **Nylon sleeplijn van voldoende lengte**
- o **Puts met aangesplitste lijn**
- o **Lenspomp**
- o Tweede lenspomp
- o **Signaalhoorn**
- o **Goedgekeurde en werkende navigatieverlichting**
- o **Waterdichte lantaarn met reservebatterijen en reservelampen**
- o Ankerbal
- o Zwarte kegel
- o **Goede verrekijker (bij voorkeur 7 x 50)**

- o Radio-ontvanger voor ontvangst weerberichten
- o Zwemtrap, vanuit het water omlaag te klappen of goede zwemladder
- o Doelmatig gereedschap en reserveonderdelen voor de motor
- o **EHBO-kist met instructie**
- o Roestvast stalen mes (scherp) binnen handbereik

2. Navigatie-uitrusting

- o **Bijgewerkte zeekaarten voor het te bevaren gebied**
 - o **De reglementen (Bijv. Almanak deel 1)**
 - o Goed werkend verlicht stuurkompas
 - o Handpeil kompas
 - o Log
 - o Dieptemeter
 - o Logboek
 - o GPS
 - o **Marifoon**
 - o AIS-transponder/receiver
- Veiligheidsuitrusting
- o **Reddingvesten, voor elke opvarende één (CE-gekeurd, minimaal 150N)**
 - o **Reddingboei (eventueel met joon), binnen handbereik roerganger en voor onmiddellijk gebruik gereed**
 - o Drijvende werplijn met drijvende ring, minimaal 30 meter lang en met een breeksterkte van minimaal 115 kg
 - o Veiligheidsgordel met lijn voor elke opvarende die bovendecks is + lijn of band over dek
 - o Ernstvuurwerk, minimum vier dag/nacht licht/rooksignalen, waterdicht verpakt (let op de expiry date op de verpakking)

- o **Goed werkende marifoon met minimaal kanaal 16, de kanalen voor nautische communicatie en kanalen voor schip-schipverkeer**
- o Reddingvlot (SOLAS) van voldoende capaciteit of goede bijboot met ruimte voor alle opvarenden
- o Radarreflector met voldoende reflecterend vermogen
- o Noodstuurinrichting
- o **Brandblussers (bij voorkeur 2 kg schuim), minimaal 2 stuks**

3. Overig

- o De eventueel benodigde medicijnen
- o Middel tegen zeeziekte
- o Zonnecrème
- o Zonnebril
- o Pet met zonneklep
- o Voldoende drinkwater
- o Voldoende licht verteerbaar voedsel (biscuitjes, chocola, candybars e.d.)
- o Drinkbouillon
- o Soep
- o Crackers
- o **Voldoende brandstof voor 24 uur varen (NB. In Engeland is alleen de verboden rode diesel verkrijgbaar)**
- o Gastland vlaggen voor de te bezoeken landen

4. KAARTEN, BOEKEN, GIDSEN

a. België

Document Verplicht Toelichting

ICC Nee

België kent dezelfde vaarbewijsregeling als

b. Nederland

ICP Ja

Bemanningslijst Nee

Watersportverzekering Ja

Btw bewijs Ja

c. Frankrijk

Document Verplicht Toelichting

ICC Ja

ICP Ja Let op: sinds 1-1-2006 is voor de Franse territoriale

wateren geen Vlaggebrief meer nodig.

Bemanningslijst Ja Alleen nodig bij het aanlopen van zeehavens

Watersportverzekering Nee Zie verzekeringsadvies hieronder

Btw bewijs Ja

Verzekeringsadvies bij varen in Frankrijk

Vanwege het financiële risico is ten minste een WA-verzekering aan te raden. Of nog beter: een volledig cascoverzekering, want het is niet zeker of andere schepen in het buitenland ook WA-verzekerd zijn. Een cascoverzekering keert ook schade aan je schip uit. Bovendien neemt de verzekeraar je veel werk uit handen met bijvoorbeeld het verhalen van de schade op de tegenpartij.

d. Engeland

Document Verplicht Toelichting

ICC Nee Boven een lengte van 24 meter verplicht

ICP Ja

Bemanningslijst Ja

Watersportverzekering Ja

Btw bewijs Ja

Aanvullende regels voor varen in Engeland

Geen.

e. Duitsland

Document Verplicht Toelichting

ICC Ja

Het Klein Vaarbewijs is voldoende. Zie
aanvullende regels.

ICP Ja

Bemanningslijst Ja Alleen nodig bij het aanlopen van zeehavens

Watersportverzekering Nee Zie het verzekeringsadvies hieronder

Btw bewijs Ja

Aanvullende regels

Het ICC is alleen nodig voor binnenwateren, oftewel de wateren waar geen getijde
loopt. Let op: het Noord-Oostzeekanaal is geen binnenwater.

Varen in Duitsland: vuilwatertank

Een vuilwatertank is niet verplicht voor boten ouder dan 2003 en
waarvan of de lengte < 10,5m of de breedte < 2,80 is. Ook vrijgesteld zijn alle jachten
van vóór 1980.

Verzekeringsadvies bij varen in Duitsland

Vanwege het financiële risico is ten minste een WA-verzekering aan te raden. Of nog
beter: een volledig cascoverzekering, want het is niet zeker of andere schepen in het
buitenland ook WA-verzekerd zijn. Een cascoverzekering keert ook schade aan je
schip uit. Bovendien neemt de verzekeraar je veel werk uit handen met bijvoorbeeld
het verhalen van de schade op de tegenpartij.

f. Denemarken

Document Verplicht Toelichting

ICC Nee Als de boot sneller kan varen dan 20 km/h

Boven 20.000 kg verplicht

ICP Nee Wel aan te raden

Bemanningslijst Nee

Watersportverzekering Nee Zie het verzekeringsadvies hieronder

Btw bewijs Ja

Vaarbewijs: In Denemarken is een internationaal vaarbewijs verplicht voor boten die langer zijn dan 4 meter en een motor van meer dan 25 pk. Op grond van uw Nederlands

vaarbewijs kunt u het vaarbewijs omzetten naar een Internationaal vaarbewijs. Heeft u

het vaarbewijs aangevraagd na 01-01-2010 dan heeft u een internationaal pasje

ontvangen. U kunt het internationale vaarbewijs aanvragen bij Stichting VAMEX.

Het telefoonnummer is 088-4564567 of www.vamex.nl

5. ICP

Een internationaal eigendomsbewijs (ICP) is niet verplicht. Wel is het zeer sterk aan te raden. Met dit document toont u aan dat u de eigenaar bent van de boot. Het ICP kunt u via de ANWB aanvragen. Heeft u de boot geregistreerd bij het RDW na 01-04-2011 dan heeft u van het RDW een internationaal pasje ontvangen. Dan is het ICP niet nodig. Wilt u bijvoorbeeld via Duitsland naar Denemarken varen dan heeft u wel een ICP nodig omdat Duitsland wel een ICP eist.

Verzekering

Een bootverzekering is niet verplicht maar sterk aan te raden. Over het algemeen dekt een reisverzekering lang niet alles.

6. BTW

Het kan zijn bij controle dat men vraagt of er BTW is afgedragen. Dit kunt u aantonen door middel van een aankoopfactuur waarop het BTW bedrag apart op vermeld staat.

Is dit niet mogelijk kunt u via de douane te Vlissingen een BTW verklaring

aanvragen. Het telefoonnummer is 0118-484624 of
douane.landelijk.team.jachten@belastingdienst.nl Deze regel geldt niet voor boten
van voor 1985.

7. Internationaal vaarbewijs (ICC)

(Internationaal Certificaat van Competentie, ICC)

Het Internationaal Vaarbewijs (ICC) is per 1 januari 2010 opgenomen in het Klein Vaarbewijs I en II. ANWB Watersport geeft geen Internationaal Certificaat van Competentie (ICC) documenten meer af. De door ANWB Watersport afgeven ICC documenten blijven geldig tot op het document genoemde datum. Vanaf 1 januari 2010 afgegeven en behaalde vaarbewijzen hebben standaard het ICC. Oude vaarbewijzen afgegeven voor 2010 kunnen tegen kosten omgezet worden bij stichting vamex.nl .

De meeste Europese landen hebben met elkaar afgesproken dat bezoekende watersporters voor zeil- en motorboten een Internationaal Vaarbewijs, het Internationaal Certificaat van Competentie (ICC) moeten hebben. Dat is vastgelegd in resolutie 40 UN/ECE/Sc 3.

Je kunt een ICC aanvragen als je kunt aantonen dat je in het bezit bent van een van de volgende documenten:

- Groot of Klein Vaarbewijs 1 (ICC binnenwateren)
- Groot of Klein Vaarbewijs 2 (ICC binnenwateren en kustwateren)
- Certificaat Theoretische Kustwateren van het KNWV/Watersportverbond (ICC kustwateren)
- Rijnpatent (ICC binnenwateren en kustwateren)
- Groot pleziervaarbewijs

Afhankelijk van het vaargebied en de papieren die je overlegt, kun je een ICC aanvragen dat alleen geldig is voor de binnenwateren, alleen voor de kustwateren of

voor de binnenwateren en kustwateren (gecombineerd).

Het is niet mogelijk om op vertoon van een buitenlands vaarbewijs een ICC te krijgen.

Geldigheid van Internationaal Vaarbewijs

Het ICC is geldig tot je de leeftijd van 70 jaar hebt bereikt. Daarna bestaat de mogelijkheid om het ICC om de drie jaar te vernieuwen.

8. Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen (ICP)

Douanebeambten in het buitenland willen weten van wie het schip is waarmee u vaart. Omdat in Nederland voor de meeste categorieën pleziervaartuigen geen registratieplicht bestaat, ontbreekt deze eigendomsverklaring vaak. Het is daarom bij een bezoek aan het buitenland raadzaam een Internationaal Certificaat Pleziervaartuig (ICP) mee te nemen. In sommige landen is het ICP zelfs verplicht.

Het ICP is een officieus eigendomsbewijs dat in de praktijk uitstekend voldoet. In vrijwel heel Europa wordt het ICP geaccepteerd als identiteitsbewijs van de boot.

Dit geldt ook voor kano's, roeiboten en jetski's.

Het ICP bevat de gegevens van de eigenaar en een beschrijving van het schip. Het ICP is op alle Europese binnen- en kustwateren geldig voor een termijn van 2 jaar.

Prijzen afgifte ICP 2013, inclusief 21% BTW.

Voor leden € 20,00

Niet leden € 27,30

Spoedafgifte ICP (binnen 4 werkdagen, ma t/m vrijdag, alleen voor

ANWB-leden) € 33,30

Hoe vraag ik zo snel mogelijk een ICP document aan?

- Door eerst deze toelichting te lezen.

9. Informatie over het aanvragen van een ICP:

- Benodigde documenten
- Aanvraag (wij adviseren je eerst de toelichting te lezen)
- Vertegenwoordigingsverklaring

(Noodzakelijk wanneer de eigenaar van een pleziervaartuig niet in Nederland woont of gevestigd is.)

- Voorwaarden afgifte ICP
- Veelgestelde vragen over het ICP

10. Binnenschepenregister

Je kunt het schip ook laten opnemen in het schepenregister van het Kadaster.

Daarmee is het 'registergoed' geworden en heb je voor de Nederlandse wet de zwaarste eigendomsregistratie die maar mogelijk is. Deze registratie kan alleen veranderd worden door een notaris of een beëdigd scheepsmakelaar. Als je het schip laat opnemen in het binnenschepenregister krijg je een Certificaat. Ook dit document is voldoende voor de Europese binnenwateren. Een ICP is dan niet nodig, maar omdat in het buitenland de Nederlandse documenten vaak niet worden herkend is het toch aan te raden om ook een ICP aan te vragen.

11. Zeebrief

Voor landen die geen ICP accepteren, kun je het beste een Zeebrief meenemen. Dit document is wereldwijd geldig. Om een Zeebrief te verkrijgen moet je het schip in het zeeschepenregister van het Kadaster laten opnemen. Als je een Zeebrief hebt, hoef je geen ICP te hebben.

12. BTW-bewijs

Sinds de regeling Omzetbelasting Binnenmarkt van de EU in januari 1993 in werking is getreden, mogen boten zonder opnieuw invoerrechten- en btw-afdracht in een ander EU-land ingevoerd en gebruikt worden. Ook mag je je boot voor onbepaalde duur in een ander EU-land laten. Voorwaarde is dat het schip in het land van herkomst is geregistreerd en dat de btw aantoonbaar in de EU is voldaan.

Bewijs... het btw-bewijs

Als bewijs dat de btw over het schip is voldaan kan de oorspronkelijke rekening dienen. Daarop moet apart het bedrag en percentage van de btw staan. Ook kun je een zogenoemde btw-vrij verklaring van de douane gebruiken. Dit is een officieel douanedocument (het model is in heel Europa bekend), waarop de gegevens van het schip staan. De douane verklaart hiermee dat het genoemde schip vrij is van btw-heffing. Er staan geen namen van eigenaars op en geen bedragen. De BTW verklaring geldt voor boten langer dan 7,45 meter.

Meer informatie: Belastingdienst/Douane Roosendaal, Locatie Vlissingen, Unit

Pleziervaart: Telefoon 0118-484624.

BTW-bewijs: koop en verkoop

Vraag bij aankoop van een (gebruikt) schip altijd het bewijs dat de btw is voldaan.

Als je je schip verkoopt, geef je dit bewijs door aan de koper.

13. Controles op het btw-bewijs

Bij de binnengrenzen van de EU vindt doorgaans geen controle meer plaats. Je hoeft je niet te melden voor grenspassage. Wel vindt steekproefsgewijze controle door de douane plaats. Overigens kan de douane overal controles houden, niet alleen aan de (lands)grenzen.

Aan de buitengrenzen van de EU (Schengenlanden) vindt normaal controle plaats en moet je je melden voor controle van papieren en goederen. Daarbij is in Schengenlanden (en veel andere landen) een bemanningslijst verplicht.

Bemanningslijst

Een bemanningslijst is een document waarop de gegevens van de opvarenden van het schip staan. In landen waar minder pleziervaart is dan in Nederland of waar de administratieve regels wat strakker zijn, is het aan te raden om dit document mee te nemen.

Voor Finland, Rusland, Estland, Letland, Litouwen en Polen is een bemanningslijst verplicht. Ook aan de buitengrenzen van de Schengenlanden (zeker als u uit een niet-Schengenland komt) moet u het document hebben. Aan de Middellandse Zee (Albanië, Griekenland, Turkije, Noord-Afrikaanse landen) kan het heel nuttig zijn om een bemanningslijst mee te nemen. Zo ook als u nog verder vaart.

14. Bemanningslijst in de praktijk

Bij aankomst gaat u met twee ingevulde lijsten naar de douane of havenmeester. Eén exemplaar is voor de havenmeester. Het andere exemplaar neemt u, voorzien van stempel en handtekening van de havenmeester, mee terug aan boord. U kunt dan altijd laten zien waar u bent geweest en dat u zich heeft gemeld.

Als u zich meldt bij de douane, heeft u de paspoorten en (eventuele) visa van alle bemanningsleden bij u evenals de bemanningslijst. Neemt u een bemanningslijst mee, zorg dan voor voldoende kopieën.

Wat staat er op een bemanningslijst

De bemanningslijst bestaat uit achtereenvolgens de scheepsnaam, de thuishaven en de nationaliteit (deze gegevens staan ook op het ICP en dergelijke). Dan volgen de gegevens van de schipper: naam, geboortedatum en paspoortnummer. Daaronder staat van elke opvarende de naam, de geboortedatum en het paspoortnummer. De lijst wordt door de schipper ondertekend.

15. ANKERS

Ankers zijn er in vele maten en soorten. Bij de keuze zijn drie factoren van belang:

- het vaargebied (op stromend water moet een anker groter en zwaarder zijn dan op stilstaand water);
- de lengte en het gewicht van het schip (een zwaar schip met veel windvang zal meer aan een anker trekken dan een licht, slank schip);
- de soort grond waar meestal in wordt geankerd.

De eerste twee factoren bepalen het gewicht van het anker (zie tabel), de derde het type.

Ankergrond kan variëren van zachte modder (veen) grond, tot keiharde zandgrond.

Ook kan de bodem begroeid zijn. Varen we ook in het buitenland dan komt daar nog rotsbodem bij. Dat maakt de keuze voor het meest geschikte type lastig.

Voor zachte grond is een anker met brede vloeien nodig, voor harde grond een smalle met puntige vloeien. Voor Nederland met zowel zand- als veengrond is een compromis nodig.

Goede compromissen voor de Nederlandse situatie zijn de zogeheten plaatankers (Danfort, Brittany, Fortress) en het CQR-anker. Ook het originele beugelanker voldoet goed.

Tabel gewichtskeuze

Advies ankergewicht

Waterverplaatsing (kg) Hoofdanker (kg) Ketting (mm) Tros (mm)

1000 7,5 n.v.t. 14

1500 8,7 n.v.t. 14

2000 10,5 6 16

3000 12 6 18

4000 13 6 18

6000 15 7 18

8000 17 8 20

12000 21 8 22

17000 25 9 22

23000 29 10 22

LET OP: Als je om getijdenwater met sterke stroming wilt ankeren kan het geen kwaad het anker minsten 30% zwaarder te nemen. Lichtgewicht ankers zijn in die situatie minder geschikt.

Zorg ook altijd voor een reserve-anker aan boord. Bij voorkeur van een ander type dan het hoofdanter voor het geval dat anker niet houdt. Het mag eventueel wel wat lichter zijn.

16. Ankertips (algemeen)

1. Kies een anker dat past bij uw boot, maar net zo belangrijk: bij de bodemsoort waarop u het meest zult ankeren.
2. Als gewicht niet zo'n issue is, kies het anker dan een maatje groter.
3. Een ketting voorloop met daaraan een juiste maat lijn is beter dan alleen ketting. De lijn, of tros, werkt als schokdemper. Gebruik altijd een ketting voorloop van minimaal 10 meter; 20 of meer meters is nog beter.
4. Zorg dat uw anker altijd klaar ligt voor gebruik. Vergeet niet de ankertros aan het eind te fixeren aan de boot.
5. Kies de ankerplek zorgvuldig. Houd rekening met de windvoorspelling. Anker bij voorkeur in een 'oppertje', verscholen achter een eiland of dijkje bijvoorbeeld.
6. Zorg voor voldoende ruimte om te 'zwaaien' op de ankerplek. Zelfs als de wind onverwacht 180 graden draait.
7. Monteer aan uw anker een 'neuringlijn' als u op een rotsige of met grote stenen vervuilde bodem ankert. U kunt uw anker dan altijd weer aan boord krijgen.
8. Laat het anker pas zakken als de boot langzaam achteruit beweegt, 'deinst'. Dit voorkomt dat de ketting en het anker in de knoop raken.
9. 'Steek' voldoende ketting en lijn voordat u kracht gaat zetten op het anker.

10. Help het anker met ingraven door voorzichtig achteruit varende de trekkracht op te bouwen.

11. Voel aan uw ketting of lijn. Als het anker niet wil ingraven, is dat te voelen door schokken van de ketting of lijn.

12. Graaf het anker goed in met behulp van wat gas achteruit. Kijk hierbij naar een vast punt, de kant of een boei, om te zien of het anker niet 'krabt' oftewel niet goed houdt.

13. Steek minimaal drie keer de waterdiepte aan ketting en lijn bij rustig weer.

Vergroot die lengte evenredig tot zeven keer bij veel wind en golven.

14. Markeer van tevoren de ketting en de lijn zodat u weet hoeveel u heeft 'gestoken'.

Een elektronische of mechanische teller die u op de ketting monteert is erg praktisch.

15. Zet de ketting of lijn vast aan het schip. Laat de krachten niet alleen op uw ankerlier komen.

16. Hijs overdag een ankerbal of 's nachts een rondschijsend wit licht.

17. Help uw ankerlier, of uzelf door bij ankerop gaan uiterst rustig richting het anker te varen.

18. Mocht u of uw lier het anker niet 'uit kunnen breken', omhoog halen, probeer dan het anker te overvaren. Door iets verder door te varen gebruikt u de kracht van de boot en de motor om het anker uit de grond te krijgen. Een beetje dansen op het voordek waarbij de boeg op en neer beweegt wil ook helpen.

19. Als het anker in de buurt van de oppervlakte komt, leg de boot dan zo stil mogelijk. De kans dat hij dan uit het water springt en tegen de boot aan zwiept is klein.

20. Fixeer uw anker goed aan de boegrol of aan dek. In golven kan het anker flink schade veroorzaken aan de boot.