

WIATR
PORADNIK DLA ŻEGLARZY I MOTOROWODNIKÓW


PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Bądź mądry przed szkodą

*Polski przedstawiciel firmy Pantaenius co tydzień odbiera zgłoszenie szkody od właściciela polskiego jachtu. Co warto wiedzieć, zanim podpiszemy umowę i uzyskamy ochronę?
Przed czym chroni żeglarzy dobre ubezpieczenie?*

Jesienią jacht o długości 11 metrów złamał maszt podczas rejsu przez Morze Północne. Załoga dla bezpieczeństwa odcięła olinowanie i wyrzuciła maszt do morza, a następnie skierowała łódź do najbliższego portu. Jednostka straciła żagle oraz anteny systemu nawigacyjnego i radiowego. Uszkodzeniu uległy również relingi oraz kosz dziobowy. Na miejsce postoju wysłano rzeczoznawcę, by oszacował szkody. Wypłacono też zaliczkę firmie, która podjęła się naprawy, i sfinansowano zakup nowego masztu, bomu oraz żagli. Po miesiącu łódź była gotowa do dalszej żeglugi.

To tylko jeden przykład ubiegłorocznego wypadku z udziałem polskiej łodzi. Czy warto się ubezpieczać? Decyzja oczywi-

ście zawsze należy do armatora, ale warto pamiętać, że polski przedstawiciel firmy Pantaenius co tydzień odbiera zgłoszenie szkody od właściciela jachtu. Co trzecia dotyczy łodzi motorowej, która uderzyła w podwodną przeszkodę – mieliznę, skałę lub dryfujący przedmiot.

Przed czym chroni ubezpieczenie CASCO jachtu?

W sierpniu polski jacht o długości 13 metrów wszedł na mieliznę w okolicy Saint-Tropez we Francji. Uszkodził kil i silnik. Zespół firmy Pantaenius pomógł zorganizować ściąganie jachtu z mielizny, opłacił holowanie, niezbędne naprawy szkodnicze oraz pełną reperację silnika. W tym samym

miesiącu łódź motorowa wpadła na skały u wybrzeży Bornholmu (kapitan ustępował miejsca innej jednostce i zbyt mocno zboczył z obszaru bezpiecznej wody). Zniszczeniu uległy śruby. Jacht został wyciągnięty na ląd przez duńską ekipę. Niezbędne formalności i naprawa trwały kilka dni. W Słowenii łódź typu RIB wpadła na skały i zniszczyła całą rufę. Z funduszy ubezpieczyciela jednostka została naprawiona u polskiego producenta. W Gdyni z pokładu jachtu skradziono tratwę ratunkową. Armator zgłosił szkodę, zawiadomił policję, przedstawił ubezpieczycielowi fakturę zakupu i po kilku tygodniach od zdarzenia otrzymał pieniądze na nową tratwę (ubezpieczyciel radzi prowadzenie dokumentacji wyposażenia z dowodami zakupów ▷



Firma Pantaenius co tydzień odbiera zgłoszenie szkody od właściciela jachtu.

i fotografiami). Na Mazurach skradziono z jachtu motorowego zimującego w porcie cały zespół napędowy. A w gdyńskiej marinie zatoniła łódź żaglowa, w której tuż po powrocie z krótkiego rejsu rozszedł się zawór w toalecie.

Armatorzy tych jednostek mogli liczyć na pomoc tylko dlatego, że wykupili ubezpieczenie CASCO dla swoich jachtów. Ale

taka polisa chroni nie tylko przed skutkami awarii (na przykład złamaniem masztu), kolizji lub wejścia na mieliznę. Chroni również przed skutkami zdarzeń, za które odpowiedzialne są siły natury (sztorm, uderzenie pioruna). A także przed skutkami pożaru, eksplozji, zatonięcia oraz włamań, dewastacji i kradzieży. A nawet przed stratami spowodowanymi wypadkiem w czasie

transportu lub w czasie zimowania jednostki na lądzie. W styczniu w jednej z szeszczańskich marin przewrócił się duży morski jacht stawiany na łożu przez operatora dźwigu. Uszkodził burtę i sąsiednie jednostki. W ubiegłym roku przewrócił się polski jacht stojący na lądzie w marinie na Wyspach Kanaryjskich (złamał ster i uszkodził zewnętrzną warstwę żelkotu). Niestety, nawet po sezonie, gdy łodzie stoją na lądzie, czyhają na nie niebezpieczeństwa.

Zanim podpiszemy umowę

Chcąc zawrzeć umowę ubezpieczeniową, musimy przedstawić podstawowe informacje o naszej łodzi: model, rok produkcji, typ i moc silnika, powierzchnia żagli. Należy też wskazać akwen, po którym zamierzamy żeglować (np. Bałtyk, morza europejskie, Atlantyk i Karaiby). Informujemy również o tym, gdzie łódź jest zarejestrowana lub pod jaką banderą pływa (na przykład jachty z banderą szwedzką podlegają pod prawo szwedzkie, a z banderą polską – pod polskie). Ważną informacją będzie oczywiście wartość jednostki.

Po przekazaniu danych o jachcie (osobiście, telefonicznie lub e-mailem) otrzymamy od firmy ubezpieczeniowej ofertę. Będzie w niej informacja między innymi o sumie ubezpieczenia, czyli kwocie, jaką żeglarz otrzyma w wypadku całkowitej utraty jachtu (na przykład w wyniku zatonięcia lub kradzieży). Następne trzy kroki to wypełnienie wniosku ubezpieczeniowego, wystawienie polisy i opłata wyliczonej składki.

Polisa może chronić sprzęt nowy lub używany. Zawsze warto przesłać 2, 3 zdjęcia jednostki, najlepiej z pełnym omasztowaniem. Jeśli przedłużamy ubezpieczenie, a w mijającym okresie ochrony nie było żadnej szkody, nowych zdjęć nie trzeba przedstawiać. Wysokość składki obliczana jest indywidualnie dla każdego jachtu. Ubezpieczenie jednostki żaglowej zwykle jest nieco tańsze niż jachtu motorowego podobnej klasy. Ochrona jachtu przeznaczony do czarteru zazwyczaj jest droższa niż jachtu wykorzystywanego prywatnie.

Co to jest udział własny w ubezpieczeniu CASCO?

Pod pojęciem „udział własny” firma ubezpieczeniowa rozumie dwie rzeczy. Po pierwsze, wszelkie drobne szkody armator

Numer alarmowy **112**

Pogotowie **999**

Numer ratunkowy nad wodą **601 100 100**

Mazurska Służba Ratownicza Okartowo
(87) 425 30 77

Mazurskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe
w Giżycku **(87) 428 23 00**

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni
(58) 620 55 51, 505 050 971

Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu **(91) 321 49 17, 505 050 969**

Zgłoś szkodę **58 350 61 35, szkody@nauticanord.pl**

pokrywa z własnych funduszy. Jeśli złamiemy bosak – nie nabywamy prawa do roszczeń z tytułu ubezpieczenia. Gdybyśmy z każdą drobną rzeczą chcieli zgłaszać się po odszkodowanie, nasza składka ubezpieczeniowa musiała by być odpowiednio wysoka.

Przy większych awariach (na przykład złamanie masztu) armator zgodnie z umową partycypuje w usunięciu szkody. Jego „udział własny” w firmie Pantaenius ustalany jest na określoną kwotę (zależy od wartości jednostki oraz oczywiście od modelu łodzi i rejonu żeglugi). Armator wie, jaką kwotę ryzykuje i ma pewność, że nawet w wypadku bardzo kosztownej szkody nie zapłaci ani złotówki więcej.

Warto zwrócić uwagę, że zapis mówiący o „udziale własnym” nie jest stosowany w każdym wypadku. Nie znajdzie zastosowania przy całkowitej szkodzie oraz przy stratach związanych między innymi z pożarem, uderzeniem pioruna, transportem czy kolizją w porcie. Zwrot w pełnej wysokości nastąpi także przy stratach związanych z holowaniem. Oznacza to, że jeśli po złamaniu masztu konieczne jest wezwanie pomocy innej jednostki, ubezpieczony nie będzie partycypował w pokryciu kosztów holowania. Uwaga! Warto też wiedzieć, że dobra polisa nie włącza kosztów związanych z holowaniem do sumy ubezpieczenia. Wycena usługi holowania może być bardzo wysoka. Jeśli takiej pomocy potrzebowałby jacht ubezpieczony na 50 tys. zł, a koszt holowania wyniósłby 15 tys. euro, wówczas suma ubezpieczenia nie wystarczy na pokrycie wszystkich wydatków oraz strat w jacie.

Z tego samego powodu nie warto zaniżać wartości naszej łodzi. Czasem zdarza się, że łowcy okazji kupują jachty po bardzo atrakcyjnych cenach. A później ubezpieczają je na sumy, które wydali na zakup, a nie na sumy odpowiadające rzeczywistej wartości odtworzeniowej sprzętu.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej OC

Czym różni się ubezpieczenie OC dla kierowcy auta od ubezpieczenia OC dla żeglaz? Przede wszystkim tym, że to pierwsze jest obowiązkowe, a to drugie nie (choć niektóre mariny i niektóre kraje wymagają zawarcia ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej).

Pamiętajmy, że nawet małym jachtem można wyrządzić bardzo dużą i kosztowną szkodę oraz że nawet najlepszy skipper może popełnić błąd. A za wyrządzone szkody odpowiada przecież całym swoim majątkiem. Dlatego ważne jest to, by suma gwarancyjna OC nie była za niska. Złamana ręka członka naszej załogi lub trwała utrata

zdrowia osoby z sąsiedniego jachtu. Czy też na przykład porysowana burta luksusowej łodzi motorowej, która zaparkowała obok nas w marinie. Takie zdarzenia mogą mieć poważne konsekwencje. W ubiegłym roku jeden z jachtów motorowych pływających w Chorwacji wycenił szkody wyrządzone w marinie przez sąsiedni jacht na ponad 50 tys. euro. Na morzu może się wydarzyć wiele nieoczekiwanych rzeczy. Możemy na przykład uszkodzić kuter lub inną jednostkę służącą do zarobkowania.

Prawie każde z takich zdarzeń oznacza żądanie rekompensaty ze strony poszkodowanego lub firmy prawniczej, która go reprezentuje. W dzisiejszych czasach spotykamy się nie tylko z żądaniami rekompensaty za zniszczenie majątku, utratę zdrowia czy zdolności do pracy i zarabkowania, ale także zadośćuczynienia za ból, cierpienie, a nawet za traumę związaną z wydarzeniami, do których się przyczyniliśmy. Roszczenia osób poszkodowanych mogą nie mieć granic. To dlatego suma gwarancyjna OC w firmie Pantaenius wynosi aż 6 mln euro.

Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków NNW

Pieniądze z tego ubezpieczenia wypłacane są w wypadku trwałego uszczerbku na zdrowiu lub śmierci członka załogi i mogą na przykład zostać przeznaczone na rehabilitację. Firma sfinansuje też akcję poszukiwawczą oraz ratowniczą, również z użyciem śmigłowca. Wysokość składki zależy od wybranej sumy ubezpieczenia. Ubezpieczenie NNW zazwyczaj nabywane jest w pakiecie łącznie z ubezpieczeniem OC oraz ubezpieczeniem CASCO jachtu.

Likwidacja szkody

Kiedy zdarzy nam się wypadek na morzu, w marinie lub na lądzie, przede wszystkim staramy się opanować nerwy, postępujemy rozsądnie i podejmujemy działania mające ochronić zdrowie, życie i sprzęt. Niezwłocznie (najszybciej, jak to możliwe) kontaktujemy się z ubezpieczycielem (tel. 58 350 61 35). Zdajemy krótką relację i uzyskujemy fachową poradę. Warto też zrobić zdjęcia, które udokumentują wypadek. Po powrocie na ląd, gdy emocje opadną, wypełniamy formularz szkodowy i oświadczenie o przebiegu zdarzenia. Jeśli nasz jacht został uszkodzony, wybieramy odpowiedni warsztat szkudniczy i prosimy o wycenę naprawy. Ubezpieczyciel po zaakceptowaniu wszystkich dokumentów przekazuje informację: „proszę rozpocząć naprawianie szkody, a następnie przesłać nam fakturę”. Rozliczenie może nastąpić także na podstawie kosztorysu naprawy przedstawionego firmie ubezpieczeniowej.

Czy wszystko przemyślałeś?

Jeśli tak, to wiosenne wodowanie nie będzie zaskoczeniem....

www.pantaenius.pl/wiosna

Więcej o wiosennej kontroli w internecie.

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Niemcy · Wielka Brytania · Monaco · Dania
Austria · Hiszpania · Szwecja · USA · Australia

Kontakt w Polsce: Nautica Nord · Tel. +48 58 350 6131

www.pantaenius.pl

Wiosenne przebudzenie

Każdej wiosny, krótko po wodowaniu jachtów, niektóre jednostki toną. Co zrobić, by nie spotkała nas taka niespodzianka?

Specjaliści firmy Pantaenius przygotowali listę pięciu najważniejszych powodów mających wpływ na wiosenne zatonięcia. Stworzyli też listę kontrolną, która ułatwi żeglarzom i motorowodniakom bezproblemowe rozpoczęcie sezonu.

Pięć głównych powodów wiosennych zatonięć

1. Brakuje zacisków na przewodach wodnych lub są one uszkodzone. Zaciski te często są usuwane jesienią, gdy przygotowujemy silnik do zimy. Wiosną armatorzy lub opiekunowie jachtów zapominają o zaciskach i woda wdiera się do środka. **2.** Przewody w silniku są niezabezpieczone – zimą zamarzająca woda może spowodować oderwanie się przewodu od zaworu dennego. **3.** W czasie wiosennych deszczów woda przedostaje się do wnętrza jachtu przez nieszczelne burty, lukami, popękane lub źle uszczelnione okucia i podwiązia wantowe. Nawet zatkałe przez liście odpływy mogą spowodować, że łódź pójdzie na dno. **4.** Zepsuty filtr siatkowy wody chłodzącej. Szklane, plastikowe, a nawet wykonane z brązu misy filtru siatkowego mogą popękać lub wygiąć się podczas zimy (jeśli nie są do niej odpowiednio przygotowane). Woda morska przedostaje się przez wlot zaworu dennego znajdującego się w pozycji otwartej. **5.** Nieszczelna dławica. Jeśli jest zamontowana, równomierne kapanie z nieprawidłowo dopasowanej dławicy jest jedną z dobrze znanych przyczyn zatonięcia łodzi.

Przed wiosennym wodowaniem

1. Zaciski na przewodach wodnych powinny być sprawdzone i w razie potrzeby wymienione. Wszystkie zaciski wymagają dokręcenia, ponieważ guma (lub tworzywo) pod zaciskami się wypracowuje. Podwójne zaciski obowiązkowo montowane na połączeniach przewodów z dennymi przejściami kadłuba powinny być wykonane ze stali nierdzewnej wysokiej jakości. Zamykanie zaworów dennych, kiedy na dłużej oddalamy się od jachtu, jest rozsądnym rozwiązaniem. **2.** Sprawdź, czy przewody chłodzące są sztywne, nie gniją, czy są szczelne i nie pękają. Upewnij się, czy są odpowiednio dopasowane. **3.** Wymień uszkodzone anody jachtowe. **4.** Sprawdź, czy śruby napędowe nie są zgięte oraz czy nie mają wżer i zniekształceń. **5.** Upewnij się, czy zawlecзки są zabezpieczone. Przytrzymaj śrubę napędową i spróbuj poruszyć wał napędowy. Jeśli jest luźny, może to oznaczać, że łożysko wału napędowego (występujące w wbudowanych systemach napędowych) będzie trzeba wymienić. **6.** Sprawdź, czy jazdno steru nie zostało wygięte. **7.** Sprawdź luzu na łożyskach steru oraz łączenie pochwy trzonu sterowego z kadłubem. **8.** Zbadaj, czy kadłub nie ma żadnych pęcherzyków, zniekształceń oraz pęknięć spowodowanych obciążeniem. **9.** Upewnij się, że filtr siatkowy wody chłodzącej silnika nie jest pęknięty lub wygięty od lodu i nie jest zardzewiały. Powinien być czysty i odpowiednio zabezpieczony. **10.** Sprawdź, czy dławice wału silnika i steru nie są luźne. Dławica może być nieszczelna tylko wtedy, gdy wał śruby napędowej obraca się. **11.** Sprawdź i naoliw zawory denne. **12.** Skontroluj łączenie skrzynki mieczowej z kadłubem. W jachtach balastowych sprawdź łączenie balastu z kadłubem. Skontroluj szpilki balastowe, sprawdź, czy na szpilkach są dwie nakrętki skontrolowane. **13.** Użyj węża ogrodowego w celu sprawdzenia, czy pokład nie przecieka na burtach i przy lukach. W razie potrzeby odśwież uszczelnienia lub wymień uszczelki. Przesmaruj uszczelki specjalnym smarem silikonowym.

14. Upewnij się, że korki rufowe są zamknięte. **15.** Po zwodowaniu upewnij się, że wszystkie przejścia burtowe wraz z zaworami są szczelne.

Przekładnie silników i silniki zaburtowe

1. Sprawdź, czy gumowe części przekładni poniżej linii wodnej nie są popękane, wysuszone i nie mają plam wskazujących na pogorszenie jakości. W razie obaw – wymień je. **2.** Sprawdź działanie manetki sterującej układem napędowym oraz poziom oleju. **3.** Wymień anody, które są zużyte więcej niż w połowie. **4.** Dokonaj inspekcji zewnętrznej powłoki przewodów sterujących. Pęknięcia lub wypukłości wskazują na korozję, co oznacza, że przewód musi zostać wymieniony.

Silniki i układy paliwowe

1. Sprawdź przewody paliwowe (łącznie z przewodami napełniającymi i odpowietrzającymi) pod względem miękkości, łamliwości lub pęknięć. Zbadaj szczelność wszystkich złączy i upewnij się, że wszystkie przewody są dobrze zabezpieczone niepalnymi klipsami lub paskami o gładkich krawędziach. **2.** Sprawdź szczelność zbiorników, pomp oraz filtrów paliwa. Zaciski powinny być dopasowane i niezardzewiałe. Wyczyść lub wymień filtry paliwa. Właściciele łodzi napędzanych benzyną, które posiadają zbiorniki paliwa wykonane z włókna szklanego, powinni zgłosić się do fachowca w celu dokonania przeglądu. **3.** Co kilka lat kontroluj i usuwaj korozję kolektora wydechowego. **4.** Wyczyść i dokręć połączenia elektryczne, zwłaszcza oba końce przewodów akumulatora. Drucianą szczotką wyczyść złącza akumulatora i w stosownych przypadkach napełnij go wodą destylowaną. **5.** Sprawdź poziom oleju i płynu chłodzącego. **6.** Sprawdź szczelność węża wentylatora żelowego.

Przyczepy drogowe

1. Dokonaj kontroli bieżników oraz ścian bocznych opon pod względem pęknięć lub braku bieżnika i jeśli zajdzie potrzeba – wymień je. Sprawdź też ciśnienie powietrza i nie zapomnij zabrać zapasowej opony. **2.** Sprawdź łożyska kół i w razie potrzeby wymień je. **3.** Przetestuj światła tyłne, światła cofania i wciągarkę, aby upewnić się, że działają prawidłowo. Sprawdź również linkę awaryjną. **4.** Zbadaj, czy rama przyczepy nie rdzewieje i zabezpiecz miejsca dotknięte korozją. **5.** Sprawdź hamulce oraz płyn hamulcowy.

Inne

1. Sprawdź datę ważności rac świetlnych i gaśnic. **2.** Dokonaj przeglądu poluchenki i butli gazowych pod względem poluzowania armatury i ewentualnej nieszczelności przewodów. **3.** Sprawdź pompę żelową oraz włącznik pływakowy, aby upewnić się, że działają bez zarzutu. **4.** Sprawdź i dokładnie wyczyść żęzy (i szpigaty), aby pompy żelowe mogły prawidłowo pracować. **5.** Dokonaj kontroli masztu i takielunku (w szczególności połączenia i zawlecзки). **6.** Dokonaj przeglądu cum i lin kotwicznych pod względem przetarcia. **7.** Sprawdź, czy podłączenia portowego kabla zasilania nie są nadpalone, w razie wątpliwości wymień wtyczkę lub kabel. **8.** Przejrzyj polisę ubezpieczeniową swojej łodzi i w razie potrzeby zaktualizuj zakres ochrony do swoich potrzeb. **9.** Upewnij się, że posiadasz odpowiednio oznaczone, w dobrym stanie oraz nadające się do użytku kamizelki ratunkowe dla każdego z pasażerów, w tym dla dzieci. Jeśli posiadasz kamizelki pneumatyczne, sprawdź cylinder w powietrzu. **10.** Przetestuj alarmy dymu, dwutlenku węgla, spalin oraz alarm żelowy.

Tomasz Malinowski:

Zatonięcia jachtów zdarzają się wiosną w wielu portach. Najczęściej za przecieki odpowiadają dławica wału i połączenia przewodów elastycznych z dennymi przejściami kadłuba. Poza tym żeglarze mają wiosną kłopoty z pompami (żelowymi i wodnymi), które nie pracowały przez pół roku oraz instalacjami elektrycznymi. Jeśli akumulator nie był wyjęty lub nie ładowaliśmy go na jachcie – będzie do wymiany. Kłopot może też sprawić woda zostawiona w zęzie na zimę, która może nie tylko niszczyć niektóre elementy, ale może też powodować rozwój grzybów i niechcianych zapachów.

*Tomasz Malinowski jest szefem firmy Spider z Gdańska zajmującej się budową i remontami jachtów.

