

PANTAENIUS MAGASINET

For økt trygghet med seilbåt og motorbåt

2020

TILSTANDS VURDERING

Ta en tilstandsrapport
før du kjøper båt

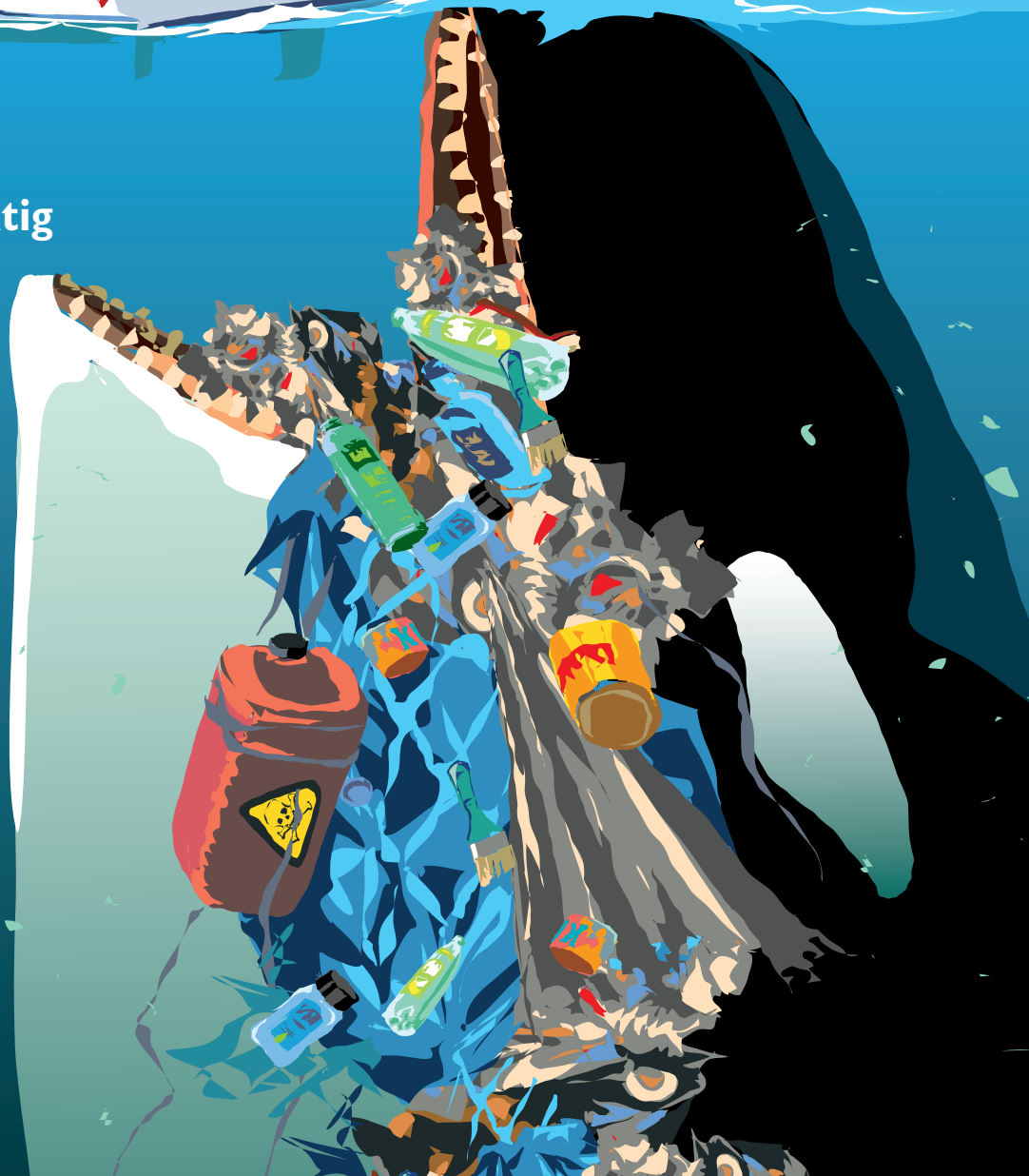


Turseilas

Forberedelser er viktig

Samarbeids
partner
på Grønland

Mistet roret
Down Under





KJÆRE LESERE

Du sitter nå med det første Pantaenius Magasinet i dette nye tiåret, ikke at det har noen betydning av at bladet nå heter Pantaenius Magasinet i stedet for Pantaenius News, for innholdet vil være det samme: nyheter, sikkerhetstips og historier fra kundene våre. Men vi håper du liker det nye layoutet.

På forsiden av magasinet har vi ønsket å illustrere viktigheten av at vi alle tar ansvar for havet - som vi jo elsker å bevege oss i. Hvis ikke vi som brukere av havet går foran og tar ansvar, så vet jeg ikke hvem vi skal henvende oss til. Med å ta ansvar mener jeg som en selvfølge at vi ikke kaster avfall på vannet, men bringer det med til havn for sikker avfallshåndtering. Inntrykket mitt er at vi allerede er gode til dette, men at vi alltid kan bli bedre. Ansvar omfatter også at vi forsvarer havet mot alle trusler det har. Vi kan ikke lenger si: "Hva hjelper det at jeg gjør noe, når alle andre ikke gjør noe?" – Jo, det hjelper når vi med holdninger og gjerninger viser at vi mener det vi sier. Så er jeg sikker på at alle «de andre» følger etter.

Vi har en artikkel fra en kunde som beskriver det å forlate båten sin langt til havs uten forventning om å se den igjen. Han skriver om de vurderingene du som skipper må ta med tanke på mannskapets og båtens sikkerhet.

Vi setter også fokus på viktigheten av en profesjonell tilstandsvurdering av en båt du vurderer å kjøpe eller selge. Vi har gitt mulighet til en av takstmennene våre å gjennomgå de fallgruvene han mener er mest utfordrende for kjøper og selger dersom man skal unngå ubehagelige overraskelser når handelen er avsluttet. En tilstandsrapport kan også være til god hjelp for deg som ønsker å renovere båten din. Med tilstandsrapporten får du et forslag til hvor du skal starte og slutte.

Vi presenterer samarbeidspartneren vår på Grønland gjennom de siste 10 årene. Vi har formidlet båtforsikringer på Grønland i 20 år og har derfor stor ekspertise på forsikring av båter i disse farvannene. Det har selvfølgelig sine utfordringer med å ha så stor avstand til kundene, men vi synes vi har funnet en god balanse i samarbeidet med Illit Forsikringit AS.

Vi presenterer vår nye medarbeider på kontoret i Oslo, Simen Landmark. Simen vil supplere Trond på salgskontoret i Oslo.

Til sist vil jeg igjen minne om at du fortsatt kan velge å føre all kommunikasjon med oss på e-post. Du sender da en e-post til info@pantaenius.no og ber om dette, så sørger vi for resten. Du har også mulighet til å opprette din personlige side på hjemmesiden vår. Da kan du se dine aktive poliser og finne frem til ditt "blått kort", som bekrefter din ansvarsikring. For å få tilgang til dine personlige sider, sender du en e-post til info@pantaenius.no, inneholdende ditt fulle navn, adresse og polisenummer, hvor du ber om aktiveringsmail.

Jeg håper du får en god opplevelse når du leser vårt nye magasin, og har du innspill eller kommentarer til innholdet er du alltid velkommen til å kontakte oss om dette.

God leselyst.
Gert Toft, Managing Director

PANTAENIUS SAMARBEIDER MED ILLIT FORSIKRINGIT AGENTUR A/S PÅ GRØNLAND

En båt er nesten uunnværlig på Grønland. Den brukes av jegere og fiskere til å komme rundt til fiske- og fangstplasser, og mange private har også en båt så de kan komme vekk fra bygd og by når de har fri. Flere og flere har hytter inne i fjordene hvor mye fritid brukes - vekk fra dagens stress og jag. Hyttene er som regel uten strøm og vann og gjerne i områder uten nett- og telefondekning. Der kan man konsentrere seg om familiehygge, jakt og fiske og mange andre avslappende gjøremål.

I de lidt større byene er det båtforeninger med brygger der båtneierne via deres medlemskap kan legge båtene i sikker havn når de ikke benyttes. I Nuuk er det også en privat båthavn der det er kamp om de ca. 1000 båtplassene i byen. Det er også ventelister i båtforeningene i mange av de andre byene.

Båtneiere uten fast båtplass legger båtene på svai og det er krav til gode ankere og sterke fortøyninger for å sikre at båtene ikke river seg løs i en storm, som det er forholdsvis mye av på Grønland. Erfaringsmessig er det en større risiko for båter som ligger på svai enn båter som har fast båtplass. Det krever ekstra kontroll fra båtneierens side å unngå skader. Skulle det gå galt vil vi gjerne ha full erstatning fra forsikringen.

Derfor har Pantaenius samarbeidet med Illit Forsikringit Agentur A/S de siste 10 årene og samarbeidet forlenges hele tiden. Illit Forsikringit Agentur A/S som ligger i Nuuk formidler forsikringer via Pantaenius på Grønland. Illit Forsikringit Agentur har egen takst-

mann som Pantaenius benytter når det er behov for hurtig skadebehandling, tilstandsrapporter og avtaler om reparasjon lokalt. Det gir mulighet for at skadene raskt kan bli taksert og reparert.

Illit Forsikringit Agentur A/S hjelper også med kontakt med dykkere og avtaler berging av skadede båter, så både miljøet skånes og eierne får mulighet for å kunne få tilbake båtene dersom de lar seg reparere. Illit Forsikringit Agentur A/S jobber med å utvide staben til i alt 7 medarbeidere hvorav 4 er tospråklige.

Det er viktig at kundene kan få råd og veiledning samt mulighet for å kommunisere på morsmålet, og det er en del av fordelene for alle ved at Pantaenius samarbeider med et lokalt grønlandsk agentur.

"Samarbeidet har eksistert i mer enn 10 år og utvikles fortsatt som et resultat av at flere og flere velger Pantaenius som deres båtforsikringsformidler", uttaler Bjarne Gravversen, direktør i Illit Forsikringit Agentur A/S. Grønland er et annerledes marked, og det er fint å ha en samarbeidspartner som kjenner til forholdene, for det kan være lenge å vente på reservedeler som ofte må bestilles fra utlandet.

Illit Forsikringit Agentur, formidler forsikringer via Pantaenius på Grønland



FORBEREDELSE TIL EN TURSEILAS

Når vi planlegger en lengre seilas er det viktig å forsikre seg om at båten – så vel som oss selv – er forberedt på opplevelser, men også overraskelser. Her vil vi belyse overraskelsene.

Når man skal krysse et verdenshav

Skal du på langtur innebærer det å seile dagevis på åpent hav, og her er det mange viktige faktorer å ta hensyn til. En av dem er selvfølgelig at du må sikre deg at forsikringen din dekker den turen du har planlagt.

«Den store forskjellen på en tur over Nordsjøen og en tur over Atlanterhavet til Karibien er stort sett det mentale, og at du må gange opp forbruket av mat og drikkevaren», forteller Jon Amtrup, som har krysset Atlanterhavet to ganger.

Vi skal ut med båten innaskjærs en ettermiddag og planlegger å være tilbake innenfor et par timer. Vi vet hvordan været vil bli og båten er ferdig forberedt og klargjort. Men skal man ut på en lengre tur, kan forberedelsene være avgjørende og man må regne med at forberedelsene også krever lengre tid. Skal man på jordomseiling må man gå til anskaffelse av nytt sikkerhetsutstyr. Et ekstra seil må legges inn under en køye. Det å revne et seil på åpent hav kan få store konsekvenser uten et reserveseil tilgjengelig. Uansett hvor godt og nytt utstyret vi har med oss er – det kan, og kommer til å gå i stykker når man skal bruke båten 365 dager i året.

Man bør alltid forberede seg på det verste som kan skje, og hvordan forbereder vi oss på at det IKKE skjer? Planleggingen bør ta høyde for uforutsette hendelser eller uhell med båten uansett hvor godt forberedt vi mener båten er for turen. For igjen, bruker man båten 365 dager i året, er det alltid noe som går i stykker uansett om båten er ny eller gammel.

Når båten skal være klar til sommertur

Når vi nærmer oss ferietid og vi skal seile i skandinaviske farvann, må båten klargjøres for dette. Det er viktig å sikre at alt utstyr i båten fungerer som det skal. Motoren må undersøkes, peiling av olje må foretas, ser remmene hele ut og er de fortsatt korrekt strammet? Er det riktig kjøleveskenivå i beholderen? Er det noe som tyder på utettheter i motorrommet? Her kan nevnes kjøleveske (saltvann), diesel, olje og eksos. Er det en feil her, kan ferien raskt bli avbrutt. Rigggen må kontrolleres, skal noe strammes? Rigggen strekker seg noe ilt. sesongen, og det kan være riktig tidspunkt å kontrollere dette før man kaster loss før seilferien. Dersom riggkomponenter har skader er det viktig å ta dette seriøst, da det kan resultere i at man mister riggen, med skader og farlige hendelser til følge. Et fall med slitasje kan ryke under seilas og vi må opp i riggen for å tre i et nytt før turen kan fortsette. På samme måte er det også en god idé å kontrollere om seilene er klare for tur. Sømmer trenger noen ganger å repareres eller forsterkes for å unngå at seilet går helt i stykker. Batteriene; er de rustet for flere ukers bruk i strekk? Det er når man bruker strøm

natt og dag at man finner ut at kapasiteten ikke lenger er som den burde være. Det er bedre å skifte batteriet hjemme enn på tur med leveringsutfordringer osv.

Man bør også sikre seg at navigasjonsutstyret er fullt funksjonelt og at alt rednings- og sikkerhetsutstyr er i orden mtp. utløpsdatoer osv. Skroggjennomføringene er kritiske punkter på en båt og skal være i tilfredsstillende stand for å at man kan føle seg trygge på at det ikke oppstår vanninntrengning. Seildrevsmembranen, baugpropell, sjøventiler, rorstamme, skroggjennomføringer til ekkolodd etc. Disse må være tette, for når tingene brukes hver dag i 2-3-4 uker i strekk kan det være at eksempelvis en pakning begynner å lekke.

Har vi gjennomgått disse tingene før vi legger fra kai, er sannsynligheten for at man må avbryte ferien ikke like stor, men det finnes heller ingen garantier. Vær forberedt på at noe kan gå i stykker når det brukes hele tiden.

Når man skal seile en lengre transport

Når man skal ut på en lengre tur der man forventer at båten skal oppholde seg på åpent hav over lengre tid, kanskje flere dager, skal forberedelsene foregå ekstra grundig.

«Det er helt grunnleggende at du kontrollerer ror, rigg og skrog før du seiler ut på en havstrekning over flere dager. Hvis disse tre komponentene er i orden, og du har en utførlig plan dersom en av disse skades, så klarer man seg gjennom det meste – hvis du har med nok mat og vann», sier Jon Amtrup, fraktskipper og forfatter som seiler flere tusen nautiske mil i året.

Ut over det som er beskrevet i de ovenstående avsnittene, skal vi nå ta dette et skritt videre.

Strøm og motor henger sammen. «Sørg for å ha minst tre ekstra grov- og finfiltre til dieselsystemet, oljefilter, drivremmer og impeller, samt olje til mist to oljeskift», oppfordrer Jon Amtrup.

Det er ikke alltid bare å finne en trygg havn innenfor et par timer, selv om værmeldingen er god og det likevel blåser opp til kuling eller det som verre er. Vi skal tenke på at vi kanskje i 48 eller 72 timer skal seile på den værmeldingen vi fikk antydning for avreise, og midtveis over Nordsjøen er det langt til nærmeste havn når



været skifter. Igjen er det sikkerhetsutstyret som skal kontrolleres og det kan ikke anbefales å seile i lengre perioder på åpent hav i en båt som ikke har redningsflåte ombord. Nødsignaler sendes på VHF, da man er utenfor mobildekning, og derfor er båtens VHF-radio en vital del av båtens sikkerhetsutstyr. Seil og rigg skal være i topp stand fordi raske værømslag kan ende med at vi seiler i mer vind enn forventet. Vi skal hele tiden være kritiske til oss selv når det gjelder «hva kan gå galt på denne turen, og hva gjør vi hvis det skjer?» Et stormseil i cockpitbenken, rikelig med ekstra tauverk og fall, full dieseltank og gjerne ekstra dunker med diesel. Regn på hvor mange timers motorgange du har diesel til, og ta en beslutning på om det vil kunne dekke ved en nødsituasjon. Planlegg ruten du ønsker å seile, og sørg for å ha en plan B og en plan C dersom noe går galt. For igjen, det er helt sikkert at noe kan gå i stykker, uansett båtens alder eller slitasje. Du skal være forberedt og kunne handle på det dersom det blir nødvendig. Vi innbiller oss at vi har gjort gode nok forberedelser og at ikke noe kan gå galt – men da kan det bli farlig.

Du må selvfølgelig gjøre de tingene som er nevnt tidligere, og du bør i tillegg ha mulighet til å kommunisere med omverdenen når du i dagevis oppholder deg langt fra land. Det er ulike løsninger, og Jon Amtrup forteller at han har god erfaring med Iridium satellitttelefon til tale og nedlastning av e-mail, men at bruken av systemet er dyr og tungvint. På den annen side har systemet dekning over hele kloden. Iridium GO er en tilsvarende løsning der man bruker en app på mobiltelefonen til å koble seg til satellittene via en router ombord. Den billigste løsningen er nok Garmin InReach, som også bruker Iridium nettverket, men som har et noe billigere abonnement så du kan sende og motta korte tekstmeldinger, e-mail og få værmeldinger på åpent hav.

Vi bør også oppgradere både førstehjelpsbeviset og medisinskapet før vi legger ut på seiltur som varer mer enn 3-4 dager på åpent hav. Sørg for at du også kan sy eller 'stripse' et sår sammen, behandle et brannsår, ha antibiotika og smertestillende medisin med ombord, og kunne undersøke et eventuelt brudd. Husk å medbringe kontaktopplysninger til sykehus og leger som er lokalisert

nærmest den planlagte turen så du raskt kan få kontakt til rådgivning i en krisesituasjon.

«Trivsel ombord er også en viktig faktor på lengre seilaser. Alle som har vært på langtur vet at maten og måltidene er noen av høydepunktene. Sørg for et variert og velsmakende kosthold. Gjerne også masse snacks, og her er det viktig å finne ut av hva slags mat mannskapet liker best (og eventuelt ikke tåler) før turen er i gang. Vi forsøker alltid å legge inn ekstra innsats i matlagingen hver dag, så har vi en godbit å se frem til», forteller Jon Amtrup.

Artikkelen er laget i samarbeid med Jon Amtrup, som blant annet har skrevet "Norske Kystperler – hvorfor og hvordan seile verdens vakreste kyst", produsent av seiler-podcast og har seilt utallige sjømil i Nord-Norge. Les mere om Jon Amtrup på www.explorenorth.no



OM Å MISTE EN BÅT OG FÅ DEN TILBAKE

Skjelvende står Gasten og skipperen på broen på gasstankeren «Bougainville» med hver vår kopp varm kaffe i hånden og ser «Lovinda too» drive hjelpeløst av gårde i kulingen. Overlatt til seg selv og sin egen skjebne. Et sterkt øyeblikk. Vi berger oss selv, men mister båten.

Ved middagstider dagen før, 6.mai 2016, feirer vi Gastens 55-årsdag med fløtekake og gave, mens «Lovinda too» langer av gårde i 7 knops romskjøts seilas for styrbords halser mot Ny Kaledonia. Vi forlot Opu, New Zealand 2 dager før, og har allerede tilbakelagt ca 330 nm nordover i Tasmanhavet i fin sørøstlig bris og nydelig vær.

Mens skipperen vasker opp, hører Gasten et brak på toppen av en bølge, en lyd som av et tre brekker, og så går alarmerne på autopiloten. Hans Olav roper ned til meg: «Svein, me har ikkje ror!» Jeg stuper ut i cockpit og ser over rekka. På styrbord side, i en foss av skummende sjøvann, ligger roret, oppsplintret, som en flyvinge. Et helt uvirkelig, nesten sjokkartet syn. Den første reaksjonen er å prøve å hindre rorbladet i å slå hull i skroget, og kanskje siden berge restene ved å slå et tau rundt rorbladet. Båten er fortsatt under seil og skipperen går med sikkerhetsline ned badeleideren med en hånd til å holde seg fast, og den andre hånden til å slå en løkke rundt vrakrestene, som nå bare henger i noen slintrer under hekken. Det lyktes ikke. Snart sier rorbladet takk og farvel og driver av sted i kjølvannet. Hva skal vi gjøre nå? Har båten fått skader rundt rorstammen? Tar båten inn vann? Lar båten seg styre? På hvilken måte? Er det hjelp å få? Kan det være andre i nærheten? Rope Mayday? Men vi er helt alene her ute, skal det vise seg....

Via satellitt-telefonen får vi kontakt med Gnisten, skipperens kone, som skulle være hjemme og jobbe mens skipperen med ulike mannskaper skulle seile båten til

Sør-Afrika, der hun skulle komme på igjen, nå som pensionist. Hun kontakter Hovedredningssentralen på Sola som varsler myndighetene på New Zealand. Så kontakter hun Pantaenius.

Snart blir vi oppringt fra Auckland og får vite at vi er for langt ute til å kunne nås med helikopter eller redningsskøyte. Det eneste de kan gjøre for oss er å sende ut et fly, eller omdirigere et handelsskip. Hvis vi ikke tar imot dette tilbudet, er neste skip de kan omdirigere, i nærheten om ca 10 døgn. Havområdet vi er ute i, er kjent for sitt omskiftelige vær, der værsystemer fra Sørishavet kommer nordover rundt Australia og møter sterke vinder som bygger seg opp fra øst. Å oppholde seg her ute uten andre muligheter enn å lense unna for nødror i vekslende vinder og uvær, kan ende opp på The Great Barrier Reef. Korteste vei til lands er å snu. Mot vind og vær. Å krysse tilbake uten ror, finner vi nytteløst. Vi har rikelig med drivstoff og kraftig motor, og ved å kjøre hardt på med motor ville det kanskje være nok fart i vannstrømmen rundt den lille stumpe som var igjen av roret til å gi styring på skuta. Mot vinden og mot 2 meter høye bølger i retning Opu.

Når mørket kommer, blir det umulig å håndtyre mot brytende sjø man ikke lenger kan se, og vi beslutter å legge oss bi for drivanker gjennom natten. Vinden frisker på. Det merkes godt på bølgen som nå har vokst til 3-4 meters høyde. Det blir en urolig natt og dårlig med søvn. Ut på natten hører skipperen lyden av vann som sildrer inn i akterskipet. En inspeksjonsluke i akterkabinen med tilgang til rorstammen blir åpnet, og med lommelykt ser skipperen at vann renner nedover fra området bak rorstammen, som er vanskelig å inspisere. Er det hull i båten? Er det sprekker vi ikke har oppdaget? Nå er gode råd dyre. En skipper har ansvar ut over seg selv og båten. Mannskapets liv og helse er ikke noe en ansvarlig skipper kan sette på spill. Hva om båten er så skadet at skroget plutselig ville åpne seg? Da ville båten gå raskt ned og vi kunne havne i en livsfarlig situasjon. Utsikter til 10 døgn i redningsflåte, drivende i opprørt hav, ville innebære stor risiko.

Etter å ha rådført oss med Pantaenius, velger vi å be om assistanse. At det har

som konsekvens at jordomseilingen vi hadde startet i 2014, ville ende med forlis og tap av båten i Tasmanhavet, hadde vi ikke forestilt oss da vi dro hjemmefra. En vakker, solid båt, bygget i aller beste kvalitet. Vårt flytende hjem.

Da er det godt å ha et seriøst forsikringsselskap i ryggen.

Godt og vel 10 timer senere befinner vi oss i sikkerhet. Takket være gode hjelpere og satellittelefonen.

Båten blir forlatt med skalkede luker, beslåtte seil, lanterner på, AIS-sender, Nødpeilesender, motor i gang og automatisk lenspumpe for ikke å utgjøre en fare for andre sjøfarende. Dermed vet myndighetene til enhver tid hvor båten befinner seg.

Det gjør det mulig for forsikringsselskapet å berge båten. Pantaenius hyrer en fiskebåt som finner båten, og tauer den ca 600 km tilbake til Opu med store tønner som slep akter.

Vi, de skibbrudne, ankommer på Fiji 5 døgn senere, og blir uten retur billett ansett som ulovlige immigranter og fratatt våre pass. I mellomtiden får vi vite at båten er berget og skipperen blir bedt om å returnere til Opu så snart som mulig for å sikre båten og personlige eiendeler. Gasten har ikke noe annet valg enn å reise hjem.

Det blir et emosjonelt gjensyn med båten for skipperen. Her blir han møtt av tollmyndighetene som har tatt båten i arrest på grunn av et betydelig moms krav. Båten ble betraktet som importert til NZ,

siden båten returnerte uten mannskap. Båten blir satt på land 17.mai, og Pantaenius sin meget kompetente, lokale representant inspiserer båten umiddelbart. Det er usikkert hvor lang tid det ville ta å taksere skadene, og om båten ville bli besluttet reparert eller kondemnert. På ubestemt tid skal nå skipperen klatre opp og ned i en stige og bo om bord i båten 3-4 meter over bakken, noe som innebærer en betydelig sikkerhetsrisiko. Skipperen finner det derfor tryggest å reise hjem og avvente situasjonen der. Og godt var det.

Det blir raskt avklart at båten ville bli reparert, men at prosessen ville ta tid. Vi innså snart at det var fare for å miste hele seilingssesongen.

Nytt ror ble bestilt hos produsenten, som tross sommerferie i Finland, klarte å levere nytt ror til Opu midt i august.

Båten ble under bordingen av tankskipet påført noen mindre skrammer, som ble tilfredsstillende reparert. Lekkasjen i akterskipet viste seg å skyldes en utett pakning til røstjernet til akterstaget, montert nede på akterspeilet som stadig var under vann når båten stampet i bølgen i mørket. Styrbord vanter og vindgeneratormasten ble skadet under bordingen.

Båten ble erklært ferdig i september, men da var det for lite tid igjen av seilingssesongen. Vi besluttet derfor å la båten bli stående på land til neste sesong.

Da vi ankom NZ på nytt i mars 2017 for å seile hjem, viste det seg at båten ikke var helt ferdig. Men 18.mai kastet Gasten, Gnisten og skipperen på nytt loss for Ny Kaledonia. Ett år forsinket.

Dette ble dekket av forsikringsselskapet:

Berging

Reparasjon av targabøyle, bimini, skrammer på skrog, Nytt ror, ny vindgenerator, nye vant, ny kontrollenhet på autopilot,

Garanterte for merverdikrav fra NZ-skattemyndigheter, siden båten ble ansett som importert.

Opplag på land

En svært kompetent, lokal takstmann, Gerry Lindberg

Dekket ikke:

Hotell for skibbrudne seilere på Fiji

Returfly til New Zealand
Hjemreise i påvente av reparasjon, som tok 4-5 måneder. Utgifter til tilsyn med båten mens den sto på land (for øvrig et meget overfladisk tilsyn)

Vi er glade for den oppfølgingen vi fikk av Pantaenius v/ Tom Nielsen og Michael Møller i Skive

Vi er svært taknemlige for at vi fikk båten og alle våre eiendeler tilbake, for at vi kunne fullføre vår jordomseiling, og for alle fine opplevelser vi hadde på hjemreisen. Ny Kaledonia, Vanuatu, Papua Ny Guinea, Australia, Indonesia, Øyene i det Indiske hav, Sør-Afrika, St. Helena, Karibia, Azorene, Irland og Skottland, før vi ankom hjemmehavnen på Randaberg i nydelig sommervær 4.juli 2018.

Takket være Pantaenius

Siden denne skaden oppstod har Pantaenius fått nye forsikringsvilkår. Disse vilkårene er 'all-risk'-vilkår, og det er samtidig også gjort oppdateringer på dekningene som ytes ifm. denne type skadere. Med de nye vilkår, har vi nå mulighet for å gi dekning for utgifter til hjemreise eller hotellopphold ifm. skader der en takstmann vurderer båten som ubeboelig under reparasjon. Det er et maksimumsbeløp på 45.000 NOK, som kan benyttes til mannskapets hjemreise, alternativt til hotellopphold. Hotellutgiften kan dekkes til en verdi av maksimalt NOK 1.000 pr. person, pr. natt, i maksimalt 7 netter. Det ville altså, med de nye vilkårene, kunne gis dekning til en nødvendig hjemreise eller hotellopphold i opptil 7 dager.



HVORFOR TILSTANDSRAPPORT?

Du kan velge å få utført en tilstandsrapport av båten før du kjøper den. Men er det nødvendig? Man kan vel selv vurdere båten tilstand?

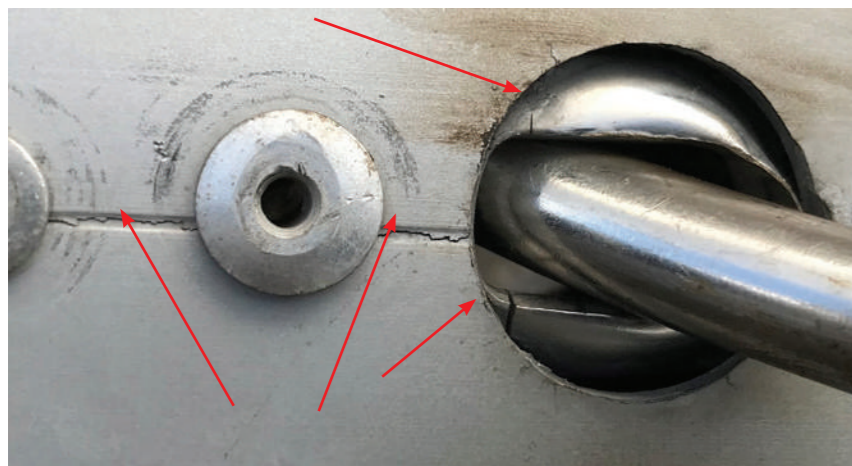
I forbindelse med kjøp og salg av fast eiendom er en tilstandsrapport helt essensielt. Feil og mangler samt boligens generelle tilstand blir undersøkt og beskrevet av en takstmann. Det samme er dessverre ikke like vanlig ved kjøp og salg av fritidsbåter og det kan bli dyrt både for kjøper og selger.

Kjøper du en bruktbåt med feil eller skader som tidligere eier er ansvarlig for, er dette nemlig ikke dekket av forsikringen.

Her må du selv henvende deg til selgeren og kreve skadene utbedret, eventuelt annullere kjøpet. Dette kan by på utfordringer, for det er slett ikke sikkert at selger kjente til alvorlige skader og feil på båten ved salget. Kanskje oppdager du feilene først etter et stykke tid, og det blir enda vanskeligere for selger å akseptere ansvaret sitt. Under slike situasjoner kan din nye investering ende i en dyr rettsak i stedet for det båtventyret som var planlagt.

Dersom du kjøper bruktbåten gjennom en forhandler eller en båtmeidler er det ikke alltid at den er undersøkt grundig nok. Ved et kommisjonssalg har ikke megleren ansvar for om båten er beheftet med feil. Meglerens kjennskap til feil og skader begrenser seg til det selgeren har opplyst om.

Oftest oppdages gamle skader først når en ny skade oppstår, idet ny skade blir undersøkt og gjennomgått av en båttakstmann fra forsikringsselskapet. La oss si at det er en forholdsvis ny bruktbåt som går på grunn og som derfor undersøkes for skader. Her oppdager takstmannen flere skader, og som tydelig er av eldre dato. I disse tilfellene dekker forsikringsselskapet kun de skadene som oppstod da du selv sto som eier av båten. De gamle skadene må du selv betale for, eller kreve tidligere eier for utbedring. I noen tilfeller kan skadene være så alvorlige at forsikringsselskapet uansett krever å



Denne masten ble undersøkt for skader. Samtlige bakplater til vantene var sprukket, og mastegodset var dessuten sprukket over bakplatene.

få dem utbedret, dersom kundeforholdet skal fortsette. I motsetning til Danmark og Norge er tilstandsrapporter ved kjøp og salg langt mer vanlig i Sverige. Her blir nesten alle bruktbåter over et visst prisnivå gjennomgått av en båttakstmann. Man har til og med en bransjeforening: "Båtbesiktningsmännens Rigsförning", der det er over 30 selvstendige medlemmer. De møtes hvert år til en kongress, der man diskuterer ulike tekniske spørsmål og utveksler erfaringer. I Danmark finnes det ikke en slik bransjeforening. Der er det som regel fagpersoner, som også takserer skader for forsikringsselskapene, som utarbeider tilstandsrapporter. De fleste båttakstmenn har som regel bakgrunn som båtbygger eller skipsingeniør og har vært i bransjen i mange år.

De fleste båter bygges i dag i glassfiber og holder seg godt i mange år. Derfor er det helt vanlig at også båter over 20 og 30 år har verdier på flere hundre tusen kroner. De har ofte levd et langt båtliv og vært flittig i bruk av glade amatører. Det blir da ikke til å unngå at en bruktbåt kan være noe herjet med og at den har noen krigsskader her og der. Det samme gjelder seil og utstyr dersom de ikke er skiftet ut, vedlikeholdt eller optimalisert løpende.

De fleste tilstandsrapporter blir bestilt av en interessert båtkunde. Han har funnet en bruktbåt til den riktige prisen, men er uvis om båten «helsetilstand». Ved å få utarbeidet en tilstandsrapport av en fagmann blir båten gjennomgått fra A til Å, og kjøper kan heretter ta stilling til om båten fortsatt har interesse på tross av de feil og mangler som er avdekket.

En tilstandsrapport kartlegger båten generelle tilstand og beskriver dessuten tilstanden på vitale deler. Både kjøper og selger er som regel med i forbindelse med undersøkelsen, og selgers opplysninger om de enkelte installasjonene blir beskrevet i rapporten. Det kan være snakk om alder på sjøventiler og teakdekk, eller installasjoner som selger har utført selv. Det rette spørsmålet til selger kan raskt gi svar på hvordan båten er blitt behandlet.

Rapporten tar utgangspunkt i et skjema der de enkelte delene får karakter etter hvilken tilstand de er i. Ved siden av karakteren kan eventuelle notater tilføyes. Det kan være en nærmere beskrivelse av forholdene, eller et forslag til utbedring av en skade, og kanskje en estimert pris på utbedringen/repasjonen.

Undervannskroget undersøkes for skader og tidligere reparasjoner etter grunnstøtinger. Bunnstoffet vurderes og kroget undersøkes for osmose. Bunden blir dessuten målt for fukt, da dette viser skroglaminatets tilstand og sier noe om risikoen for fremtidig osmose. Videre undersøkes ror, lager og propell osv. for slitasje.

På dekket undersøkes alle beslag og vinduer m.m. En lekkasje fra et vindu/luke synes kanskje ikke særlig

alvorlig, men dersom det er en eldre båt og slike deler ikke lar seg skaffe blir det plutselig et problem. Utette beslag kan medføre vann og fukt i dekkets sandwich-konstruksjon, som på sikt kan føre til at konstruksjonen delaminerer, med store reparasjonskostnader til følge. Derfor blir det målt fukt også omkring dekkbeslagene. Teakdekket undersøkes for slitasje og utette gumminater. Er dekket mer enn 10 år gammelt melder vedlikeholdsbehovet seg. Etter 20 år har det ofte sett bedre dager, og må skiftes ut. Dersom du som kjøper planlegger å beholde båten i mange år, er det viktig å vite hvor mange år teaken har igjen. Ny teak er en stor utgift, det koster fort 150.000 kr på en 35 fots båt.

Skroggjennomføringer, sjøventiler og slanger blir også undersøkt, tilstand og alder blir beskrevet. Disse delene er ikke særlig kostbare å skifte ut, men til gjengjeld kan det være fatalt dersom de ikke er i orden.

Motoren undersøkes og testes. Alder samt opplysninger om service blir beskrevet.

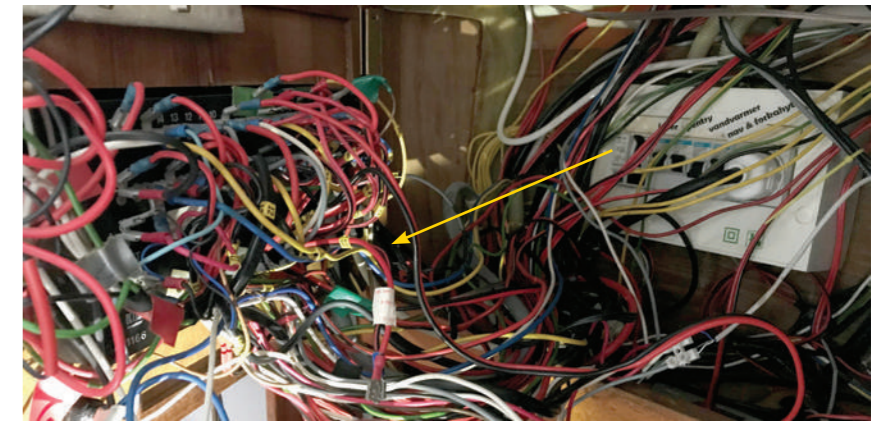
Båten undersøkes for innvendige skader og tidligere reparasjoner, som oftest etter grunnstøting. Det er nettopp her at mange kjøpere glemmer å undersøke båten tilstrekkelig. De største og dyreste skadene etter grunnstøting ses ofte innvendig under dørken.

Gassinstallasjonen skal oppfylle gitte krav som ikke alle kjenner til. Derfor ses det noen ganger en hjemmelaget løsning som ikke oppfyller dagens standard, og det kan bli en dyr affære for eieren da forsikringen i tilfelle av brann ikke gir dekning eller gir avkortning. Dessuten kan det være forbundet med eksplosjonsfare dersom gassinstallasjonen er utett, og det er ekstremt farlig hvis det oppstår brann til sjøs.

I eldre båter ses det dessuten ofte hjemmelagde el-installasjoner. Eldre båter er ikke beregnet på den mengde elektronikk og instrumentbruk som vi benytter i dag. Derfor blir ofte strømmettet «bygget på». En båteler vil gjerne spare noen kroner etter å ha investert dyrt i en ny kartplotter, ved selv å montere den. Han finner tilfeldigvis to ledninger bak instrumentpanelet og kobler kartplotteren til disse. Det er ikke i hans tanker at en moderne kartplotter trekker så store mengder strøm at den kan overbelaste hele installasjonen med brann til følge.

Mast og rigg blir likeledes gjennomgått grundig. En 20 år gammel mast kan være en tikkende bombe, og det kan være begynnende brudd på beslag og wire-kordeller samt tæringer ved beslagene som man vanligvis selv ikke vil oppdage. Hvis din nyinnkjøpte båt brekker masten på grunn av en feil som allerede var tilstede ved kjøpsoverdragelsen, er det ikke sikkert at forsikringsselskapet gir dekning, og det kan bli dyrt. Eksempelvis koster en ny mast til en X-99 omkring 135.000 NOK.

I noen tilfeller er det forsikringsselskapet som krever



Strømmett i en eldre båt der det i flere omganger er "bygget på" den opprinnelige installasjonen. Pilen viser 2 + ledninger med strøm som henger løst i skapet. De kan føre til kortslutning.

båten undersøkt, før de kan forsikre den. Det kan f.eks. være at du skal på langtur. Det er 2700 NM over Atlanterhavet. Til sammenligning seiler en typisk dansk familiebåt 5-700 NM på en sesong. En båt som skal på langtur skal derfor være 100% i orden da utstyret påføres stor slitasje over tid, og det kan være livsfarlig å begi seg ut på havet i en båt som ikke er sjødyktig. Dessuten er det håpløst å stå på en øde øy uten reparasjonsfasiliteter hvis man har hatt et havari som kunne vært unngått ved å ta en tilstandsrapport og enkel reparasjon før avreise. Andre tilfeller der forsikringsselskapet kan kreve tilstandsrapport ved inntegning er dersom båten er hjemmebygget, en one-off eller en eldre trebåt.

En tilstandsrapport kartlegger den visuelle tilstanden på en båt du f.eks. ønsker å kjøpe. Den gir et overblikk over feil og mangler, og hva som vil påløpe av fremtidige reparasjoner og utskiftninger. Dessuten gir den også overblikk over hvordan båten lever opp til sikkerhetsmessige standarder. På denne måten er en tilstandsrapport en trygghet for den som velger å kjøpe båt. Ved at graverende feil eller forestående store reparasjoner/utskiftninger kartlegges, kan rapporten brukes til å redusere prisen, eller det kan være fornuftig å se seg om etter en annen båt.

Som selger kan det likeledes være en sikkerhet å få undersøkt båten for skader og feil, slik at det etterskuddsvis ikke kommer krav fra kjøper om utbedring, som selger kanskje ikke en gang hadde kjennskap til. En tilstandsvurdering av båten med etterfølgende rapport koster et sted mellom 5000 og 10.000 kr, avhengig av båten størrelse, avstand til båten osv. Man skal huske at tilstandsvurderingen tar utgangspunkt i det visuelle, og fagmannen som utfører undersøkelsen kan ikke stilles til ansvar for eventuelle feil og mangler som ikke blir oppdaget ifm. undersøkelsen. Forsikringsselskapet vil alltid henvise deg til en båttakstmann i nærheten av deg.

Kontakt Pantaenius og vi henviser deg til nærmeste takstmann

Ny medarbeider i Oslo

Simen Landmark startet på kontoret i Oslo 1. september i år. Simen er utdannet fysioterapeut og har de siste årene jobbet med skadeoppgjør for personskadeforsikring. Erfaringene herfra har gitt Simen innblikk i viktigheten av hvor god dekning du har på forsikringen din.

Simen har fartstid som seiler siden barndommen og har vært innom jolleseiling, regatta i kjølbåter, turseiling i hjemlige farvann og en lengre tur der han krysset både Syd- og Nord-atlanteren, siste gang som ansvarlig skipper. Simen har også hatt ansvar for transportoppdrag i Norge og Østersjøen, krysset Nordsjøen 3 ganger og han har flere ganger seilt i Middelhavet. Han deler gleden av å ferdes på sjøen med mange andre Pantaenius-ansatte og motiveres av at han også har felles interesser med kundene.

Simen skal nå bidra med sin erfaring til å rådgi våre norske kunder, sammen med Trond, når disse kontakter kontoret i Oslo om kjøp av forsikring til deres båter.



Båt drev på land på Ibiza

En Pantaenius kunde ankret opp sin Ohlson 29 i en bukt på Ibiza. Værmeldingen spådde 6 m/s, men i løpet av dagen økte vinden til 10 m/s og senere enda sterkere til 14 m/s. Båtens anker på 15 kg og 16 meter kjetting hadde godt feste på bunnen, men festet til båten slet seg, og båten endte opp på land. Siden båten nå ligger strandet i en nasjonalpark må vraket fjernes og båten blir dermed berget, men har for store skader til å repareres. En nokså dyr berging av vraket ble dekket av forsikringen og eieren fikk utbetalt forsikringssummen.



Messer og events i 2020, hvor Pantaenius ser frem til å hilse på nye og gamle kunder. Håper vi ses!

Norge:

Messer:

Dra til Sjøen, Straume Idrettspark, Bergen 6/2 – 9/2 2020
Sjøen for Alle, Lillestrøm, Oslo 18/3 – 22/3 2020
Båter i Sjøen, Aker Brygge, Oslo 3/9 – 6/9 2020

Events:

Færdern 12/6 – 14/6 2020
Pantaenius Shetlands Race 24/6 – 29/6 2020

DANMARK

Messer:

Copenhagen Boatshow, Ishøj Havn 28/8 – 30/8 2020

Events:

Classic Fyn Rundt, Kerteminde 5/6 – 7/6 2020
Palby Cup, Bogense 22/5 – 24/5 2020
AFI Two Star, Århus 13/6 – 14/6 2020
DM Fladfisk, Onsevig 12/9 – 13/9 2020



KLUBBKVELD MED PANTAENIUS?

Pantaenius tilbyr også i år å besøke båtforeninger og seilforeninger samt havner – evt. til en klubbkveld, hvor vi kan holde et foredrag om våre vilkår og deknninger ved skader m.m.

Har dere bestemte emner som dere ønsker belyst, vil vi forsøke å tilpasse vårt opplegg deretter. Foredraget er gratis og har en varighet på 1½-2 timer med rom for spørsmål og erfaringer. Dersom din klubb, forening eller havn er interessert i en uformell kveld med gode råd om båtforsikringer og seilas, ta kontakt med oss her:

Trond eller Simen på tlf: 22 83 41 11 - info@pantaenius.no



Foredraget er gratis og har en varighet på 1½-2 timer med plass til spørsmål og diskusjon.

KONTAKT

NORGE

Pantaenius NUF
Filipstad Brygge 1 (besøksadresse),
Postboks 1433 Vika, 0115 Oslo

Tlf. +47 22 83 41 11 - info@pantaenius.no

DANMARK

Pantaenius A/S
Østerbro 11, Postboks 110, 7800 Skive
Tlf. +45 97 51 33 88 - info@pantaenius.dk

INTERNASJONALT

Tyskland
Hamborg · Tlf.: +49 40 37 09 12 34
yacht@pantaenius.com
München · Tlf.: +49 89 99 84 34 20
eperabo-sachs@pantaenius.com

Østerrike
Wien · Tlf.: +43 17 10 92 22
info@pantaenius.at

Storbritannia
Plymouth · Tlf.: +44 17 52 22 36 56
info@pantaenius.co.uk

Monaco
Monaco · Tlf.: +377 97 70 12 00
monaco@pantaenius.com

Spania
Palma de Mallorca · Tlf.: + 34 971 70 86 70
info@pantaenius.es

Sverige
Marstrand · Tlf.: +46 303 44 50 00
info@pantaenius.se

Australia
Sydney · Tlf.: +61 (02) 99 36 16 70
info@pantaenius.com.au

Polen
Gdansk · Tlf.: +48 58 35 06 131
info@pantaenius.pl

KUNDESENTER

Mandag til torsdag 9:00 - 16:00
Fredag 9:00 - 15:00
+47 22834111
info@pantaenius.no

AKUTT SKADETELEFON

Døgnåpent alle dager
+45 9614 79 13
skader@pantaenius.dk



PANTAENIUS
Spesialist på båtforsikring