

PANTAENIUS MAGASIN

FOR DIN SIKKERHED MED SEJL OG MOTOR

2020

BESIGTIGELSE

Få tjekket båden inden
du handler

Tursejlad

Forberedelse er vigtig

Samarbejds
partner
på Grønland

Tabte roret
Down Under





KÆRE LÆSERE

Du sidder med det første Pantaenius Magasin i det nye årti, ikke at det har nogen betydning, at bladet nu hedder Pantaenius Magasin i stedet for Pantaenius News, for vi vil fortsætte med at bringe nyheder, sikkerhedstips og historier fra vore kunder, som vi hele tiden har gjort. Men vi håber, du synes om vores nye layout.

Vi har på forsiden af dette magasin sat fokus på vigtigheden af, at vi alle tager ansvar for det hav, vi alle elsker at bevæge os i. Hvis ikke vi, som brugerne af havet, går forrest og tager ansvar, så ved jeg ikke lige, hvem vi skal henvende os til. Med at tage ansvar mener jeg som en selvfølge, at vi ikke smider noget affald i havet, men bringer det med i havn til sikker bortskaffelse. Det er mit indtryk, at det er vi allerede rigtig gode til, men vi kan altid blive bedre. Ansvar omfatter også, at vi tager havet i forsvar mod alle de trusler, som truer det. Det hjælper ikke længere at vi siger "Hvad hjælper det, at jeg gør noget, når alle de andre ikke gør noget? Jo, det hjælper, når vi med vores holdninger og gerninger viser, at vi mener, det vi siger. Så tror jeg på, at alle "de andre" nok skal følge trop.

Vi har en artikel fra en kunde, som beskriver det at forlade sin båd langt ude i havet uden forventning om at se den igen. Han skriver om de overvejelser, der er, når du står som skipper med ansvar for båden og mandskabets sikkerhed.

Vi sætter også fokus på vigtigheden af en professionel besigtigelse af den båd, du tænker på at købe eller sælge. Vi har ladet en af vore taksatorer gennemgå de faldgruber, som han mener, er de mest udfordrende for køber og sælger, hvis du skal undgå ubehagelige overraskelser, når handlen er afsluttet. En professionel besigtigelse kan også være en stor hjælp til dig, som ønsker at renovere din nuværende båd. Med besigtigelsen får du et oplæg til, hvor du skal starte og slutte.

Vi præsenterer vores samarbejdspartner i Grønland gennem de sidste 10 år. Vi har formidlet bådforsikringer i Grønland i 20 år og har derfor stor ekspertise i forsikring af både i disse farvande. Det har selvfølgelig sine udfordringer at være på så lang afstand af kunderne, men vi synes med det samarbejde, vi har med Illit Forsikringit A/S, at vi har fundet en god balance.

Vi præsenterer vores nye medarbejder på kontoret i Oslo, Simen Landmark. Simen vil supplere Trond, som allerede sidder i Oslo.

Til sidst vil jeg igen minde om, at du stadig kan vælge at modtage al kommunikation med os direkte på e-mail. Du skal bare sende en e-mail til info@pantaenius.dk og bede om det, så sørger vi for resten. Du har også mulighed for at oprette dit eget personlige login på vores hjemmeside. Så kan du altid se dine aktive policer og finde dit blå kort til ansvarsforsikringen. Hvis du ønsker at oprette et login, skal du også skrive en e-mail til info@pantaenius.dk og bede om det, så sørger vi for, at du får mulighed for det også.

Jeg håber du får en god oplevelse, når du læser vores magasin, og har du kritik eller kommentarer til indholdet, er du altid velkommen til at kontakte os om dette.

God læselyst.
Gert Toft, Managing Director

PANTAENIUS SAMARBEJDER MED ILLIT FORSIKRINGIT AGENTUR A/S I GRØNLAND

En båd er næsten uundværlig i Grønland. Den bruges af fangere og fiskere til at komme rundt til deres fiske- og fangstpladser, og mange private har også en båd, så de kan komme væk fra byerne, når de har fri. Flere og flere har "hytter" inde i fjordene, hvor meget fritid bruges - væk fra dagens stress og jag. En "hytte" er den grønlandske version af et sommerhus, blot ofte uden strøm og rindende vand og andre "normale" faciliteter, vi er vant til i Danmark, og er du heldig ligger den i områder uden net- og telefon dækning. Så kan du koncentrere dig om familiehvygge, jagt og fiskeri og mange andre afslappende gøremål.

I de lidt større byer er der bådforeninger, som administrerer bådebroer, hvor bådejerne via deres medlemskab kan lægge deres både i sikker havn, når de ikke benyttes. I Nuuk er der tillige en privatejet lystbådehavn, som også har udsolgt, så der er kamp om de ca. 1000 bådpladser, der er i byen, ligesom der også er ventelister i bådforeningerne i mange af de andre byer. Bådejere, uden fast bådplads, lægger deres både for svaj, og der er krav til gode ankre og stærke fortløjninger for at sikre, at båden ikke river sig løs i en storm, som der er forholdsvis mange af i Grønland. Erfaringsmæssigt er der en større risiko for både, der ligger for svaj end både, der har fast bådplads. Det kræver ekstra kontrol fra bådejernes side, så en skade undgås, for hvem vil have en båd, der ikke kan sejle? Skulle det gå galt, vil vi gerne have fuld erstatning fra forsikringen.

Derfor har Pantaenius samarbejdet med Illit Forsikringit Agentur A/S gennem de sidste 10 år og dette samarbejde udvides hele tiden. Illit Forsikringit Agentur A/S, der ligger i Nuuk, formidler forsikringer via Pantaenius i Grønland. Illit Forsikringit Agentur A/S har egen taksator,

som Pantaenius benytter, når der er behov for hurtig skadebehandling, besigtigelser og aftaler om reparation lokalt.

Det giver mulighed for, at skaderne hurtigt kan blive takseret og repareret, for igen, hvem vil have en båd, der ikke kan sejle?

Illit Forsikringit Agentur A/S hjælper tillige med kontakt til de forskellige dykkerselskaber og aftaler bjærgning af skadede både, så både miljøet skånes og ejerne får mulighed for at kunne få deres både hjem og eventuelt repareret. Illit Forsikringit Agentur A/S er ved at udvide staben til i alt 7 medarbejdere, hvoraf 4 er dobbeltsprogede.

Det er vigtigt at kunderne kan få råd og vejledning og mulighed for at kommunikere på deres modersmål, og det er en del af fordelene for alle, ved at Pantaenius samarbejder med et lokalt grønlandsk agentur" Samarbejdet har eksisteret i mere end 10 år og udbygges stille og roligt, efterhånden som flere og flere vælger Pantaenius som deres bådforsikringsformidler", udtaler Bjarne Graversen, der er direktør i Illit Forsikringit Agentur A/S. "Vi har et frugtbart samarbejde, som vi ser for blivende" fortsætter han. Grønland er et specielt marked, og det er rart at have en samarbejdspartner, der kender til forholdene, for i Grønland kommer der ikke lige en fragtmand forbi med reservedele indenfor få dage, som vi er vant til i Danmark.

Illit Forsikringit Agentur A/S, formidler forsikringer via Pantaenius i Grønland



FORBEREDELSE TIL EN TURSEJLADS

Når vi går og har planer om at båden skal ud at sejle en længere tur, kan det være vigtigt, at vi sikrer os at båden, så vel som os selv, er forberedt på, hvad turen kan byde på af både oplevelser - men også overraskelser. Her vil vi prøve af kigge på overraskelserne.

Hvis man vil ud i verden

Skal du på langtur, som indebærer mange dage i åbent hav, er der flere faktorer at tage hensyn til. En af dem er, at du selvfølgelig må sikre dig, at din forsikring dækker den tur, du har planlagt.

Den store forskel på en tur over Nordsøen og en tur over Atlanterhavet till Caribien er stort set mental, og at du må gange forbruget op af mad og drikkevarer, fortæller Jon Amtrup, som har sejlet over Atlanterhavet to gange.

Hvis vi sejler en tur en aften, hvor vi ved, hvordan vejret bliver, og vi har planer om at være tilbage inden for et par timer, skal vi naturligvis også sørge for, at båden er klar til turen. Men skal der sejles en længere tur, kan forberedelserne være afgørende, og man må også regne med, at forberedelserne tager længere tid. Skal man f.eks. på en jordomsejling, skal der måske foretages indkøb af nyt sikkerhedsudstyr. Sådant noget som at have et ekstra stel sejl liggende under én af køjerne, kan også blive afgørende for turens udfald, hvis et sejl bliver ødelagt på åbent hav. Uanset, hvor nyt og godt det udstyr vi har med er, så er det helt sikkert – det kan, og det vil komme til at gå i stykker, når først båden skal sejle og bruges 365 dage om året.

Vi skal altid forberede os på det værste, der kan ske – og hvordan forbereder vi os så på, at dette IKKE sker? Sejldjaden bør altid være planlagt således, at der er taget højde for uforudsete hændelser eller uheld med båden, uanset hvor godt forberedt vi mener, båden er til turen. Igen, vi skal huske – hvis vi sejler i en båd 365 dage om året, så ER der noget, der går galt og går i stykker – også selv om at båden er ny.

Når vi nærmer os ferietid, og vi skal rundt i det nordiske sommerland, er det altid en god ide at klargøre båden til en sommertur. Når vi skal være afsted i båden nogle uger, er det vigtigt at sikre sig, at alle anlæg i båden fungerer, som de skal. Man kan starte med at sikre sig, at motoren er i orden, og at der ikke er nogle umiddelbare fejl på den. Er der den rigtige mængde olie på motoren? Ser remmene hele ud, og er de stadig korrekt strammet? Er der den rette mængde kølervæske i beholderen? Er der noget, der tyder på utætheder i motorrummet? Her kunne nævnes kølervæske/kølevand (saltvand), brændstof, olie og udstødning. Er der fejl her, så kan ferien hurtigt ende med at blive afbrudt. Så er det også altid en god ide at kontrollere, om riggen ser ud til at være i form. Er der noget, der skal strammes på riggen? Det er sådan, at riggen godt kan strække sig en smule over sæsonen, og det kan være det rigtige tidspunkt at kontrollere dette, inden vi skal afsted på sommertur. Hvis der er komponenter ved riggen, der har skader, er det altid vigtigt at dette tages seriøst, da det kan betyde, at riggen tabes med meget kedelige oplevelser til følge. Bare et fald, der er ved at se lidt

træls ud, og som springer på ferien, kan betyde, at vi må afsætte tid til en tur i masten, før turen kan fortsætte. I samme forbindelse er det selvfølgelig også en god ide at kontrollere, om sejlene er klar til turen. Er der syninger, der løber eller andre skader, så få det endelig klaret, inden sejlet går helt i stykker. Det er også en god ide at kontrollere, at batterierne er klar til turen, for det er, når vi kommer til at bruge strøm fra morgen til aften, dag efter dag, at vi finder ud af, at kapaciteten ikke længere er, som den burde være. Det er nemmere at skifte batteriet derhjemme frem for på sommerturen med eventuelle leveringsproblemer osv. Man bør også sikre sig, at navigationsudstyret er fuldt funktionsdygtigt, og at det rednings- og sikkerhedsudstyr, der er ombord, er i orden, og at der ikke er noget, der har overskredet sidste anvendelsesdato. Til sidst er det en god ide lige at kontrollere alle de huller, der er ind i skroget. Sejldrevsmembran, bovpropel, søventiler, rorstamme, skroggennemføringer til transducere osv. Disse ting må ikke være utætte, for når først tingene bruges hver dag i 2-3 uger i træk, så er det sandsynligt at f.eks. stævnørørspakning giver helt op. Har vi gennemgået disse ting, inden vi tager på sommerferie, er sandsynligheden for at ferien afbrydes ikke helt så stor, men der er stadig ingen garantier. Vær altid klar på at noget kan og vil gå i stykker, når det bruges hele tiden.

Hvis vi skal ud på en sejlad, hvor vi må forvente at båden kommer til at opholde sig på åbent vand igennem længere tid, måske dage, skal forberedelsen gøres ekstra grundigt. Det er helt grundlæggende, at du kontrollerer ror, rig og skrog før du sejler ud på en havstrækning over flere dage. Hvis disse tre faktorer er i orden, og du har en udførlig plan for, hvad du skal, hvis en af disse tre ting går i stykker, så klarer man sig igennem det meste – hvis du har mad og vand nok ombord, siger Jon Amtrup, delivery skipper og forfatter, som sejler flere tusinde sømil årligt.

Ud over at det er en god ide, at vi kontrollerer de ting, som også er nævnt i forrige afsnit, så skal vi lige tage det hele et skridt videre.

Strøm og motor hænger sammen. Sørg for at have mindst tre ekstra sæt grov- og finfilter til dieselsystemet, oliefilter, drivremme og impeller, samt olie til mindst to olieskift, opfordrer Jon Amtrup.



Det er ikke sådan, at vi lige kan smutte i havn inden for et par timer, hvis det er fordi, vi er sejlet afsted på en god vejrudsigt, men virkeligheden ender med at se helt anderledes ud. Her skal vi tænke på, at vi måske i 48 eller 72 timer skal sejle på den vejrudsigt vi tog, inden vi sejlede afsted, og midtvejs over Nordsøen, er der stadig langt til nærmeste havn, hvis vejret skifter. Igen er det sikkerhedsudstyret, som skal kontrolleres, og det kan ikke anbefales, at sejle i længere perioder på åbent vand i en båd, der ikke har redningsflåde ombord. Nødsignaler sendes på VHF, da mobilnettet ikke kan fanges, og derfor er bådens VHF-radio en meget vigtig del af bådens sikkerhedsudstyr. Sejl og rig skal være i tip top stand, for der kan hurtigt blive en ændring i vejrsystemet, der gør, at vi ender med at sejle i væsentligt mere vind, end vi havde regnet med. Vi skal hele tiden spørge os selv, 'hvad kan gå galt på denne tur, og hvad gør vi, hvis det sker?' Et ekstra sejl i kistebænken, rigeligt med ekstra liner og fald, fyldt dieseltank og også gerne ekstra dunke. Regn på hvor mange timers motordrift du har diesel ombord til, og tag så en beslutning om det vil kunne dække ved en nødsituation. Planlæg ruten du ønsker at sejle, og sørg for at have en plan B og en plan C, hvis noget går galt. Igen er det helt sikkert, at noget vil kunne gå i stykker – også når båden er ny. Du skal bare være forberedt og kunne handle på det, når det sker. Vi bilder os ind, at vi har forberedt os, så godt vi kan, og intet kan gå galt, men så kan det blive farligt. På åbent vand må man kunne kommunikere, og Jon Amtrup fortæller, at han har god erfaring med Iridium satellittelefon til tale og enkelte downloads af e-mail, men brugen af systemet er dyrt og besværligt. Til gengæld har systemet dækning over hele kloden. Iridium GO er en tilsvarende løsning, men der bruger man en APP på mobiltelefonen til at koble sig til satellitterne via en router ombord. Den billigste løsning er nok Garmin InReach, som også bruger Iridium netværket, men som har et lidt billigere abonnement, så du kan sende og modtage korte tekstbeskeder, e-mails og få vejrmeldinger på den måde ude på åbent hav. Vi bør også opgradere både førstehjælpsbeviset og medicinskabet inden en sejltur, der varer mere end 3-4 dage på åbent hav. Sørg for at du kan sy eller 'stripsse' et sår sammen, behandle et brandsår, have

antibiotika og smertestillende medicin med ombord og kunne undersøge et eventuelt brud. Husk at medbringe kontaktoplysninger til sygehuse og læger, som er lokaliseret nærmest den planlagte tur, så du hurtigt kan få kontakt til rådgivning i en krisesituation. Trivsel ombord er også en vigtig faktor på længere sejladser.

Maden er utrolig vigtig på en langtur. Sørg for at have varieret og velsmagende mad med. Hav også masser af snacks og ikke mindst er det vigtigt at finde ud af, hvilken mad mandskabet bedst kan lide (og eventuelt ikke kan tåle) før turen. Vi forsøger altid at lægge en ekstra indsats i madlavningen hver dag, så vi har en 'godbid' at se frem til, fortæller Jon Amtrup.

Artiklen er lavet i samarbejde med nordmanden Jon Amtrup, der blandt andet har skrevet "Norske Kystperler – hvorfor og hvordan seile verdens vakreste kyst", producent af en sejler podcast og har sejlet utallige sømil i nord Norge. Læs mere om Jon Amtrup på explorenorth.no



DA BÅDEN TABTE RORET I DET TASMANSKE HAV

Skælvende står Gasten og skipperen på broen på gastankeren "Bougainville" med hver sin kop varme kaffe i hænderne og ser "Lovinda Too" drive hjælpeløst væk i blæsten. Overladt til sig selv og sin egen skæbne. Et stærkt øjeblik.

Ved middagstid dagen før, den 6. maj 2016, havde vi fejret Gastens 55-års dag med flødekage og gave, imens "Lovinda Too" gik 7 knop ved rumskødssejls på styrbordhalse mod Ny Kaledonien. Vi havde forladt Opuia, New Zealand 2 dage før og havde allerede tilbagelagt ca. 330 NM nordover i det Tasmanske Hav. Mens skipperen vaskede op, hørte gæsten Hans Olav et brag på toppen af en bølge, og så gik alarmerne på autopiloten. Jeg styrtede op i cockpittet og så over søgelænderet. På styrbord side, i en fos af skummende havvand, surfede det afbrækkede rør som en flyvinge. Et helt uvirkeligt chokerende syn. Den første reaktion var at forhindre rorbladet i at banke hul i skroget og måske senere bjærge det, og prøve at få slået et tov rundt om rorbladet. Båden var fortsat under sejl og skipperen gik med sikkerhedsline ned ad badelejderen med én hånd til at holde sig fast og den anden til at slå en løkke rundt om rorresterne, som nu kun hang i nogle tråde under hækken. Det lykkedes ikke. Snart sagde rorbladet farvel og tak og drev af sted i kølvandet. Hvad skulle vi nu gøre? Havde båden fået skader omkring rorstammen? Tog båden vand ind? Lod båden sig styre? Og på hvilken måde? Var der hjælp at få? Kunne der være andre i nærheden? Kalde Mayday? Men vi var helt alene derude, skulle det vise sig.

Via satellittelefonen fik vi kontakt med Gnisten, skipperens kone, som skulle være hjemme og arbejde, mens skipperen med forskellige mandskaber skulle sejle båden til Sydafrika, hvor hun skulle på mønstre igen, nu

som pensionist. Hun kontaktede Hovedredningscentralen på Sola, som varslede myndighederne på New Zealand. Så kontaktede hun Pantaenius.

Vi blev hurtigt ringet op fra Auckland og fik at vide, at vi var for langt ude til at kunne nås med helikopter eller redningsskib. Det eneste de kunne gøre for os var, at sende et fly ud eller omdirigere et handelsskib. Hvis vi ikke tog imod dette tilbud, ville det næste skib, som de kunne omdirigere, først være i nærheden 10 døgn senere.

Vi var i et havområde, der er kendt for sit omskiftelige vejr. Vejrsystemerne fra det sydlige ishav kommer nordover og rundt om Australien og møder kraftige vinde, som bygger sig op fra øst. Herude, uden andre muligheder end at sejle for læns uden et nødrør i vekslende vinde og uvejr, kunne vi ende op på the Great Barrier Reef. Den korteste vej til land var at vende båden mod vind og vejr. At krydse tilbage uden rør fandt vi nyttesløst. Vi havde rigeligt med brændstof og en kraftig motor og ved at køre hårdt på med motoren, ville det måske skabe nok vandstrøm omkring stumpe af roret, som sad tilbage, til at vi kunne styre båden mod vinden og mod 2 meter høje bølger tilbage til Opuia.

Da mørket kom, blev det umuligt at håndstyre mod de brydende søer, som man ikke kunne se, og vi besluttede at lægge bi for drivanker natten over. Vinden blev nu mere frisk. Det mærkedes på bølgerne, som nu var blevet op til 3 til 4 meter høje. Det blev en urolig nat med dårlig søvn. Ud på natten hørte skipper lyden af vand fra agterskibet. Gennem en inspektionsluke i agterkahytten kunne skipperen med hjælp fra en lommelygte se vand komme ind bag rorstammen. Var der hul i båden? Var det sprækker, som vi havde opdaget? Nu var gode råd dyre. En skipper er udover sig selv og båden også ansvarlig for mandskabets liv og helbred, som man ikke kan sætte på spil. Hvad nu hvis båden var så skadet, at den ville gå ned? Udsigten til 10 døgn i redningsflåde drivende i oprørt hav, ville være en stor risiko.

Efter at have orienteret Pantaenius, valgte vi at bede om assistance. At det indebar at jordomsejlingen, som vi havde startet i 2014, ville ende med forlis og tab af båden

i det Tasmanske Hav, havde vi ikke forestillet os, da vi drog hjemmefra. En flot og solid båd, bygget i bedste kvalitet. Vores flydende hjem.

Så er det godt at have en seriøs forsikringsformidler i ryggen.

Godt og vel 10 timer senere befandt vi os i sikkerhed. Takket være gode hjælpere og en satellittelefon.

Båden blev forladt med skalkede luger, sejl beslæet, tændte lanterner, tændt AIS-sender og nødpejlesender, motor i gang og automatisk lænsepumpe for ikke at udgøre en fare for andre søfarende. Dermed vidste myndighederne til enhver tid hvor båden befandt sig.

Vi, de skibbrudne, ankommer til Fiji 5 døgn senere og blev uden returbillet, anset som ulovlige immigranter og frataget vores pas. I mellemtiden fik vi meddelelse om at båden var bjærget, og skipperen blev bedt om at returnere til Opuia hurtigst muligt for at sikre båden og vores personlige ejendele. Gæsten havde ikke andet valg end at rejse hjem.

Det blev en følelsesladet genforening med båden for skipperen. Han blev mødt af toldmyndighederne, der havde taget båden i forvaring grundet et betydeligt momskrav. Båden blev betragtet som importeret til New Zealand, da båden var kommet tilbage uden besætning. Båden kom på land d. 17. maj og en kompetent repræsentant fra Pantaenius

inspicerede båden med det samme. Det var usikkert, hvor lang tid det ville tage at taksere skaderne, og om båden skulle repareres eller erklæres totalskadet. På ubestemt tid, skulle skipperen nu bo ombord på båden, klatre 3-4 meter op og ned hver dag, hvilket indebar en betydelig sikkerhedsmæssig risiko. Skipperen fandt det derfor bedst at rejse hjem og afvente situationen. Og det var en god beslutning.

Det blev hurtigt afklaret, at båden skulle repareres, men processen ville tage tid. Vi indså hurtigt, at hele sejlersæsonen var i fare.

Et nyt rør blev bestilt hos producenten, som på trods af sommerferie i Finland, klarede at levere et nyt rør til Opuia midt i august. Under boarding af tankskibet, fik båden påført nogle mindre skrammer, som blev repareret tilfredsstillende. Lækagen i agterskibet viste sig at være en utæt pakning på røstjernet til agterstaget som er monteret nede på agterspejlet. Agterspejlet kom konstant under vand, da båden hele tiden stampede i bølgerne i mørket. I forbindelse med bordingen blev styrbord vanter og vindgeneratormasten skadet.

Båden blev meldt færdig i september, men der var for lidt tid tilbage af sejlsæsonen, så vi besluttede at lade båden blive stående på land til næste sæson. Da vi ankom til New Zealand igen i marts 2017 for at sejle båden hjem, viste det sig, at den ikke var helt færdig. Men d. 18. maj lagde Gæsten, Skipperen og Gnisten atter fra kaj mod Ny Kaledonien – 1 år forsinket.

Dette blev dækket af forsikringen:

Bjærning
Reparation af targabøjle, bimini, skrammer på skrog
Nyt rør, ny vindgenerator, nye vanter, ny kontrolenhed på autopilot
-Garanti for merværdi krav fra de New Zealandske skattemyndigheder, da båden blev anset som importeret
-Oplægning på land
-En meget kompetent taksator, Gerry Lindberg

Dette var ikke dækket af forsikringen:

Hotellophold for de skibbrudne sejlere på Fiji
Returrejse til New Zealand
Hjemrejse for at afvente reparation
Udgifter til tilsyn, mens båden stod på land

Vi er glade for den opfølgning vi fik af Pantaenius' skadeafdeling i Skive.

Vi er meget taknemmelige for, at vi fik båden og alle vore ejendele tilbage, så vi kunne fuldføre vores jordomsejling og fik alle de fine oplevelser med på hjemrejsen. Ny Kaledonien, Vanuatu, Papua Ny Guinea, Australien, Indonesien, øerne i det Indiske Hav, Sydafrika, St. Helena, Caribien, Azorerne, Irland og Skotland, før vi ankom hjemmehavnen på Randaberg i nydeligt sommervejr d. 4. juli 2018.

Takket være Pantaenius

Pantaenius, har siden denne skade opstod, fået nye forsikringsbetingelser. Disse betingelser er 'all-risk' betingelser, og der er samtidig blevet opdateret på de dækninger, der kan ydes i forbindelse med skader af denne type. Med de nye betingelser, har vi nu mulighed for at yde dækning for udgifter til hjemrejse eller hotellophold i forbindelse med skader, hvor en taksator vurderer, at det ikke er muligt, at benytte båden til beboelse under en reparation. Der er et maksimumbeløb på op til DKK 40.000, som kan bruges på hjemrejse til besætningen eller alternativt hotellophold til besætning. Hoteludgiften kan dækkes til en værdi af maksimalt DKK 1.000 pr. person, pr. nat, i maksimalt 7 nætter. Der ville altså, med de nye betingelser, kunne opnås dækning til en nødvendig hjemrejse, eller hotellophold i op til 7 dage.



BESIGTIGELSESRAPPORT,

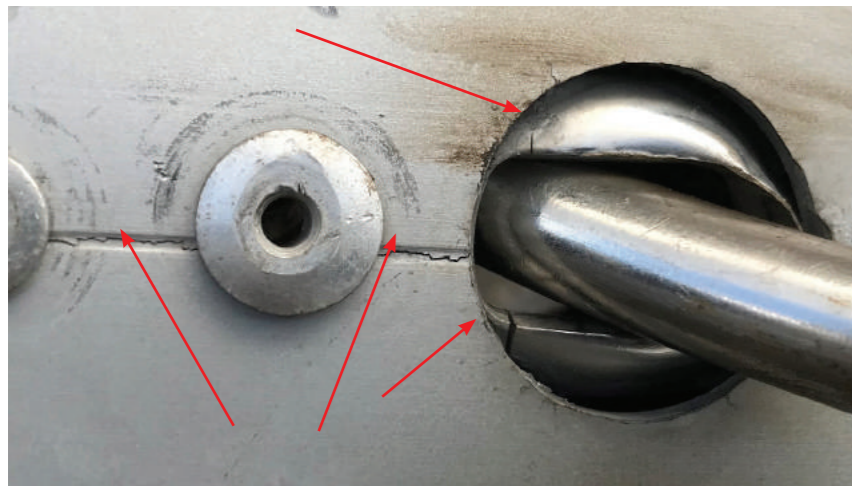
Du kan vælge at få lavet en besigtigelse af båden, inden du køber den, men er det ikke det samme som at smide penge direkte i havnen? Man kan vel selv se om båden er i orden?

Det er helt almindelig, at der i forbindelse med ejendomshandel bliver lavet en tilstandsrapport på boligen, hvor fejl og mangler, samt boligens generelle tilstand bliver undersøgt og beskrevet. Det samme er ikke lige så almindeligt, når der handles lystbåde, og dette kan blive dyrt for både køber og sælger.

Hvis du køber en brugt båd med fejl eller skader, som tidligere ejer er ansvarlig for, dækker din forsikring nemlig ikke. Her må du selv henvende dig hos den tidligere ejer og kræve at få skaderne udbedret, eller du må forlange at handlen går tilbage. Dette kan dog være svært, for det er ikke sikkert at sælger vidste, at der var alvorlige skader på båden, da han solgte den til dig. Måske opdager du først fejlene efter et stykke tid, og så er det endnu sværere at få sælger til at acceptere sit ansvar. På den måde kan dit nyindkøbte bådeventyr ende i en dyr og opslidende retssag i stedet for en solrig sommer på havet.

Køber du din brugte båd igennem en forhandler eller en mægler, er det ikke altid, at den er blevet undersøgt til bunds og fundet i orden. Ofte er der tale om et kommissionsalg, og så har mægleren heller ikke noget ansvar for, om båden er skadet eller behæftet med fejl. Han har måske kun kendskab til de fejl og mangler, som sælger oplyser at båden er behæftet med.

Ofte opdages gamle skader først, når båden har fået en ny skade, og den efterfølgende bliver gennemgået af en taksator fra forsikringsformidleren. Der kan være tale om en forholdsvis nyindkøbt brugt båd som går på grund og efterfølgende skal undersøges for skader. Her oplever taksatoren mange gange, at båden faktisk har flere skader, som man kan konstatere er meget gamle. I disse tilfælde dækker forsikringsformidleren kun de skader, som er opstået, da du var ejer af båden. De gamle skader må du selv betale for at få repareret eller kræve udbedret for tidligere ejers regning. I nogle tilfælde kan skaderne endda være så alvorlige, at forsikringsformidleren kræver at få dem udbedret, hvis du fortsat skal være kunde



Denne mast blev undersøgt for skader. Samtlige bagplader til vanterne var revnede, og mastegodset var desuden revnet over bagpladerne.

hos dem.

I modsætning til Danmark, er besigtigelsesrapporter på brugte både langt mere almindelige i Sverige. Her er det næsten alle brugte både over et vist prisniveau, som bliver gennemgået af en "båtbekræftningsmand". I Sverige har man endda en brancheforening: "Båtbekræftningsmännens Rigsförning" hvor der er over 30 selvstændige medlemmer. De mødes hvert år til en kongres, hvor man diskuterer forskellige tekniske spørgsmål og udveksler erfaringer.

Der findes ikke nogen brancheforening i Danmark. Her er det som regel fagpersoner, som også taksater skader for forsikringsformidlerne, der laver besigtigelsesrapporter. De fleste taksatorer har som regel en baggrund som bådebygger eller skibssingeniør og har været i branchen i mange år.

I dag er de fleste både bygget i glasfiber, og derfor holder de i mange år. Derfor er det helt almindeligt, at både som er 20 eller 30 år gamle, bliver handlet til mange hundrede tusinde kroner. De har derfor ofte levet et lang bådliv og er blevet sejlet flittigt af glade ejere. Derfor kan det naturligvis ikke undgås, at en brugt båd har fået lidt "krigsskader" her og der, ligesom udstyr og grej er blevet slidt, hvis det ikke er blevet udskiftet eller optimeret løbende.

De fleste besigtigelsesrapporter bliver bestilt af en interesseret køber af en båd. Han har fundet en brugt båd til den rigtige pris, men er usikker på, om den nu også er helt i orden. Ved at få lavet en besigtigelse af en fagmand bliver båden gennemgået fra A-Z, og køber kan herefter tage stilling til, om båden fortsat er interessant, på trods af de fejl og mangler, som er blevet fundet.

En besigtigelsesrapport kortlægger bådens generelle stand og beskriver desuden tilstanden på de enkelte vigtige dele på båden. Både køber og sælger er som regel med i forbindelse med undersøgelsen, og sælgers oplysninger omkring de enkelte installationer bliver beskrevet i rapporten. Det kan f.eks. være spørgsmål omkring alder på søventiler og teakdæk, eller installationer, som sælger selv har udført. De rette spørgsmål til sælger kan hurtigt give et godt billede af, hvordan båden er blevet behandlet.

Rapporten tager udgangspunkt i et skema, hvor de enkelte dele får karakter efter, hvilken tilstand de er i. Ved siden af karakteren kan eventuelle noter tilføjes. Det kan være en nærmere beskrivelse af forholdene, eller et forslag til udbedring af en skade, samt måske en estimeret pris på udbedringen.

Udvendig undersøges undervandskroget for skader og gamle reparationer efter grundstødning. Bundmalingen vurderes, og der undersøges ligeledes for osmose. Bunden bliver desuden fugtmålt, da dette viser skroglaminatets tilstand og desuden fortæller om evt. fremtidig osmose. Desuden undersøges rør, lejer og propel mv. for slid.

På dækket undersøges alle beslag og vinduer mv. Et utæt vindue synes måske ikke særlig alvorligt, men hvis det er

HVORFOR NU DET?

en ældre båd kan vinduet måske ikke skaffes mere, og så bliver det pludselig et stort problem. Utætte beslag kan medføre vand og fugt i dækkets sandwichkonstruktion, og det kan på sigt føre til at konstruktionen delaminerer med meget store reparationsomkostninger til følge. Derfor bliver der også fugtmålt omkring dæksbeslagene. Bådens teakdæk bliver undersøgt for slid og utætte gumminådder. Hvis dækket er mere end 10 år gammelt, begynder det at kræve vedligeholdelse, og er det 20 år gammelt, er det måske ved at være udtjent. Har du som køber planer om at beholde båden i mange år, er det rart at vide, hvor mange år der er tilbage i dækket. Et nyt teakdæk er en af de helt store omkostninger for bådejeren. Det koster hurtigt 150.000 kr. på en 35 fods båd.

Bådens skrogennemføringer, søventiler og slanger bliver også undersøgt, og tilstand og alder bliver beskrevet. De er ikke så dyre at få udskiftet, men til gengæld kan det være fatalt, hvis de ikke er i orden.

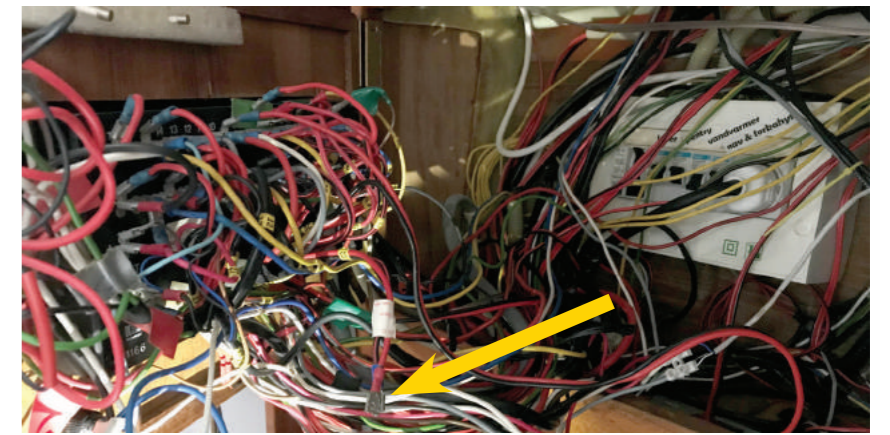
Bådens motor undersøges, og den afprøves hvis det er muligt. Alder, samt oplysninger om service mv., bliver beskrevet.

Indvendigt i båden undersøges der for skader og tidligere reparationer, som oftest efter grundstødning. Det er netop her, at mange købere glemmer at undersøge båden ordentligt, men de største og dyreste skader efter grundstødning ses oftest indvendig under dørken. Gasinstallationen skal opfylde nogle krav, som ikke alle er klar over. Derfor ses der somme tider en hjemmelavet løsning, som ikke opfylder nutidens standard, og det kan blive dyrt for ejeren af båden, da forsikringen i tilfælde af brand måske ikke dækker. Desuden kan det være forbundet med eksplosionsfare, hvis gasinstallationen er utæt, ligesom det er ekstremt farligt, hvis der opstår brand ombord, imens man er til søs.

I ældre både ses der ofte flere mere eller mindre hjemmelavede el-installationer. Ofte er ældre både ikke forberedt til den mængde af elektronik og instrumenter, som vi anvender i dag. Derfor bliver der "bygget oven på". En bådejer vil selv installere sin nyindkøbte autopilot, og forbinder den til et par ledninger, som han tilfældigvis finder bag ved eltavlen. Han tænker ikke på, at en autopilot bruger store mængder strøm og kan overbelaste hele installationen med brand til følge.

Mast og rig bliver ligeledes gennemgået grundigt. En 20 år gammel mast kan være en tikkende bombe, og der kan være begyndende brud på beslag og wirer, samt tæring ved beslagene, som man almindeligvis ikke selv ville opdage. Hvis din nyhvervede båd knækker masten på grund af fejl som allerede var der, da du købte båden, er det ikke sikkert at forsikringen dækker, og det kan blive dyrt. Eksempelvis koster en mast til en X-99 omkring 100.000 kr.

Somme tider er det forsikringsformidleren, som kræver båden undersøgt, inden de ønsker at forsikre den. Det kan f.eks. være, at du vil sejle på langtur. Her kan forsikringen kræve, at båden bliver undersøgt inden du tager af sted. Der er 2700 sømil over Atlanten.



Ledningsnet i en ældre båd, hvor der ad flere omgange er bygget oven på den oprindelig installation. Pilen viser 2 + ledninger med strøm, som hænger løst i skabet. De kan nemt forårsage en kortslutning.

Til sammenligning sejler en typisk dansk familiebåd omkring 5-700 sømil på en sæson. En båd, som skal på langtur, skal derfor være 100% i orden, da tingene slides ekstremt meget, og det kan være livsfarligt at begive sig ud på de store have i en båd, som ikke er sødygtig. Desuden er det jo også ærgerligt at stå på en lille ø uden faciliteter til at reparere båden, hvis man har haft et havari, som kunne være undgået, hvis det var blevet fixet, inden man tog afsted.

Der er andre tilfælde, hvor forsikringen kan kræve båden undersøgt, inden man ønsker at forsikre den. Det kan være, at der er tale om en hjemmebygget båd eller en one-off, hvor man ønsker at vide om den er bygget fagligt korrekt. Der kan også være tale om en ældre træbåd, hvor man ønsker tilstanden vurderet, da disse typisk kræver mere vedligeholdelse end glasfiberbåde. En besigtigelsesrapport er et dokument, som kortlægger den visuelle tilstand på den båd, som du ønsker at købe. Den giver et overblik over fejl og mangler, og hvad der vil forekomme af fremtidige reparationer og udskiftninger. Desuden giver den også et overblik over, hvorledes båden lever op til sikkerhedsmæssige standarder. Som køber kan det være en tryghed, at få båden besigtiget af en fagmand inden man vælger at købe den. Hvis der konstateres graverende fejl eller forestående dyre reparationer eller udskiftning af grej, kan rapporten bruges til at få et nedslag i prisen, eller man kan simpelthen vælge at købe en anden båd.

Som sælger kan det ligeledes være en sikkerhed at få undersøgt båden for skader og fejl, således at der efterfølgende ikke kommer krav fra køber for udbedring af fejl og mangler, som sælger måske ikke engang kendte til. En besigtigelse af båden med en efterfølgende rapport koster typisk imellem 5-10.000 kr. afhængig af bådens størrelse, afstand til båd mv. Man skal huske, at besigtigelsen tager udgangspunkt i det visuelle, og fagmanden som udfører undersøgelsen kan ikke stilles til ansvar for eventuelle fejl og mangler, som ikke bliver opdaget i forbindelse med besigtigelsen. Hvis du kontakter din forsikringsformidler, kan de altid henvise dig til en taksator i nærheden af dig.

Kontakt Pantaenius og vi henviser til nærmeste taksator.

Ny medarbejder i Oslo

Simen Landmark startede på kontoret i Oslo 1. september 2019. Simen er uddannet fysioterapeut og har de sidste år arbejdet med skadebehandling indenfor personskadeforsikring. Hans erfaring herfra har givet ham indblik i vigtigheden af, hvor god en dækning du har på din forsikring.

Simen har sejlet siden barnedommen og har sejlet jollesejls, kapsejls i kølbåde, tursejls i hjemlige farvande og en længere tur, hvor han krydsede Syd- og Nordatlanten – sidste gang som ansvarlig skipper. Simen har også haft ansvar for transportsejls, krydset Nordsøen 3 gange og har flere gange sejlet i Middelhavet. Han deler glæden ved at færdes på havet med mange kolleger i Pantaenius og motiveres af, at han også har fælles interesser med kunderne.

Simen skal nu, sammen med Trond, bidrage med sin erfaring til at rådgive vore norske kunder, når disse kontakter kontoret i Oslo om køb af forsikring til deres både.



Båd strandet på sten på Ibiza

En Pantaenius kunde havde sin Ohlson 29 ankeret op i en bugt på Ibiza. Vejmeldingen forudsagde 6 m/s, men vinden dagen var omme, havde vinden øget til 10 m/s og igen endnu mere til 14 m/s. Bådens anker på 15 kg og 16 meter kæde holdt fint fast i bunden, men fæstet til båden blev slidt over, og båden endte oppe på stenene. Da båden nu ligger strandet i en nationalpark, må vraget fjernes, og båden bliver også bjerget, men står ikke til at rede. En ret dyr bjergning af vraget blev dækket af forsikringen, og ejeren fik udbetalt forsikringssummen.



Messer og events i 2020, hvor Pantaenius vil være klar til at hilse på nye og gamle kunder. Håber vi ses.

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

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



KLUBAFTEN MED PANTAENIUS?

Pantaenius tilbyder igen i år at besøge båd- og sejlkubber samt havne – evt. til en klub aften, hvor vi kan holde et foredrag om vores betingelser og dækninger ved skader m.m.

Har I bestemte emner, som I ønsker belyst, vil vi forsøge at tilpasse vores oplæg herefter. Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og debat. Så er din klub eller havn interesseret i en uformel aften med gode råd om bådforsikringer og sejls, så kan du kontakte os her:

Hanne Vendelbo +45 9670 3391 - hvendelbo@pantaenius.com



Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og diskussion.

KONTAKT

DANMARK

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

NORGE

Pantaenius NUF
Filipstad Brygge 1 (besøksadresse),
Postboks 1433 Vika, NO-0115 Oslo
Tlf. : +47 22 83 41 11 - info@pantaenius.no

INTERNATIONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

KONTAKT

Mandag - Torsdag 9:00 - 16:00
Fredag 9:00 - 15:00
+45 9751 3388
info@pantaenius.dk

AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage
+45 9614 7913
skader@pantaenius.dk



PANTAENIUS
Agentur for Lystfartøjsforsikringer