

UBEZPIECZENIA. PORADNIK „WIATRU” I FIRMY PANTAENIUS

WIATR

MAGAZYN DLA ŻEGLARZY pierwsze bezpłatne pismo o sportach wodnych KWIECIEŃ - MAJ 2021



UBEZPIECZENIA DLA ŻEGLARZY

Casco, OC, NNW
i pakiety czarterowe

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

PANTAENIUS JACHT FOTO

Rekord! 440 prac na 10. edycję konkursu

DETEKTYWI I WODNIACY

Na tropie skradzionych jachtów

ZŁOT REGATOWCÓW

Lotos Nord Cup Gdańsk 2021

Załoga Sherlocka Holmesa. Detektywi, policjanci i wodniacy na tropie skradzionych jachtów



RYŚ: HINNERK BODENDIECK

Aż 20 proc. wszystkich szkód, likwidowanych przez firmę Pantaenius, powstaje w wyniku kradzieży i włamań (zarówno w Polsce, jak i na innych rynkach europejskich). W wielu przypadkach jachty giną bezpowrotnie – nie udaje się ich odnaleźć i odzyskać, więc ubezpieczyciel uznaje, iż nastąpiła tzw. szkoda całkowita (wypłaca wówczas pełną sumę odszkodowania zagwarantowaną w umowie). – W ubiegłym roku, w całej Europie były 163 szkody całkowite. Natomiast w ostatniej dekadzie armatorzy utracili aż 2498 łodzi. Mówimy tu wyłącznie o jednostkach ubezpieczonych w naszej firmie – podkreśla Piotr Lubowski z biura firmy Pantaenius w Gdańsku. W Polsce ubezpieczyciel co sezon notuje kilka kradzieży łodzi. Na szczęście, statystycznie co drugi jacht udaje się odszukać i odzyskać.

Poszukiwaniem skradzionych jednostek zajmuje się między innymi Marine Claims Service, spółka związana z firmą Pantaenius. MCS gromadzi informacje o skradzionych jachtach, pontonach, przyczepach, silnikach, skuterach, a nawet małych łódkach wędkarskich. **Na stronie www.stolenboats.info (dostępnej w kilku językach, także po polsku) znajdziecie nie tylko formularz ułatwiający zgłoszenie zaginionej jednostki, adres e-mail oraz telefon i fax do centrali, ale także wyszukiwarkę skradzionych łodzi.** Wpisując na przykład hasło „Bavaria” i wybierając zakładkę „sailboats”, na stronie pojawiają się informacje o skradzionych jachtach tej niemieckiej marki (od Turcji, przez Grecję i Chorwację, po Holandię i Wielką Brytanię), które zostały zgłoszone przez poszkodowanych. Na niektórych zdjęciach widnieje czer-

Detektywi alarmują: w wielu portach wciąż nie ma monitoringu lub kamery są kiepskiej jakości.



wony stempel z napisem recovered, co oznacza, że jednostkę udało się już odzyskać.

W całej Europie MCS korzysta z sieci około 35 tys. kontaktów do kapitanatów portów, bosmanatów marin, klubów, także do warsztatów szkodniczych, serwisów i zarządców stacji paliw – do wszystkich tych miejsc może trafić informacja o skradzionej jednostce, z jednoczesną prośbą o pomoc w jej poszukiwaniu. Sieć kontaktów jest na tyle gęsta i sprawnie działająca, że niekiedy pozwala ustalić morską trasę, którą pokonuje zaginiona łódź. Gdy dwa lata temu jacht motorowy warty kilka milionów euro skradziono w Hiszpanii, mimo odcięcia łodzi od łączności i systemów namiarowych, dość szybko ustalono, że złodzieje zmirzają na wschód, w kierunku tureckich cieśnin Dardanele i Bosfor. Informacje napływające z kolejnych miejsc, w których załoga musiała się zatrzymać, na przykład by uzupełnić paliwo, pozwoliły ustalić w miarę dokładny tracking. W takich sytuacjach, przy współpracy z policją i Interpolem, organizowana jest akcja mająca doprowadzić do zatrzymania, zabezpieczenia i odzyskania jachtu. Zwykle te działania prowadzone są w asyście lokalnych służb, ale niekiedy, gdy liczy się czas, ubezpieczyciel organizuje własną ekipę, która przejmuje skradzioną łódź i zabezpiecza do przeprowadzenia kolejnych czynności.

Baza skradzionych łodzi pozwala czasem odnaleźć jacht po kilku latach. Niedawno, na jednym z parkingów w Polsce, odnaleziono łódź motorową, która zaginęła we Włoszech kilka lat temu. Odkrycia dokonał potencjalny nabywca poszukujący łodzi dla siebie – przezornie wpisał dane jachtu w wyszukiwarce na stronie www.stolenboats.info. Okazało się, że jednostka figuruje w bazie jachtów skradzionych i poszukiwanych. Poinformował o tym ubezpieczyciela, ten zawiadomił policję i łódź udało się zabezpieczyć. Oczywiście, jej armator dawno już otrzymał odszkodowanie i zapewne cieszy się nowym jachtem...

Problem kradzieży łodzi jest poważny i z pewnością nie pozostaje bez wpływu na rynek ubezpieczeń oraz na wysokość składek dla aktualnych i przyszłych armatorów. Na południu Niemiec, w miejscowości Konstancja, aby walczyć z tym zjawiskiem stworzono nawet specjalny oddział policji złożony z kilku osób, które zajmują się wyłącznie sprawami związanymi z kradzieżami jachtów. Łodzie, które giną w Polsce, zwykle trafiają za wschodnią granicę. Niekiedy najpierw wywożone są na Litwę, a później transportowane dalej na wschód. Kierunek związany jest nie tylko z popytem na łodzie „z drugiej ręki”

w tej części Europy, ale także z panującym tam porządkiem prawnym. Zgodnie z rosyjskim prawem, nie można żądać zwrotu skradzionego przedmiotu, który został przez kolejnego właściciela nabyty w dobrej wierze.

Głośnym echem w mediach społecznościowych odbiło się wydarzenie z drugiej połowy września ubiegłego roku: na jeziorze Tałty skradziono trzy jachty motorowe o łącznej wartości dwóch milionów złotych. Łodzie zostały odcumowane, przeprowadzone wodą w pobliskie upatrzone miejsce (dogodne do slipowania) i wyciągnięte na przyczepy. Co ciekawe, kradzież zorganizowała lokalna grupa działająca w branży jachtowej – legalnie oferująca zimowanie łodzi, naprawy i transport. Jachty trafiły na trzy różne posesje. Jeden z armatorów, który mocno zaangażował się w poszukiwania swojej jednostki, ustanowił nagrodę w wysokości 50 tys. zł dla osoby, która przyczyni się do odnalezienia łodzi i ujęcia sprawców. Wynajął nawet detektywa.

Dzięki dobrej współpracy detektywów z biura H.I.I.T. Group i policjantów z Mikołajek, zabezpieczono okoliczne monitoringi i rozpoczęto ich mozolne przeglądanie, minuta po minucie. W ten sposób natrafiono na konwój z jachtami, który kierował się w stronę Rynu. Kolejne kamery ukazywały dalszą drogę skradzionych łodzi, aż wreszcie udało się zlokalizować ich pierwszy postój, na posesji sprawców. – Kluczem do wytopienia konwoju z łódkami były właśnie monitoringi. Przeglądając nagrania, spędziliśmy przy monitorach komputerów wiele godzin – mówi Piotr Oleksiak, detektyw z mrągowskiego biura H.I.I.T. Group. – O sukcesie zdecydowały też inne elementy: determinacja jednego z armatorów, który ustanowił nagrodę i wynajął biuro detektywistyczne, współpraca z policją oraz poruszenie wśród lokalnej społeczności żeglarskiej, która udostępniła informacje o kradzieży w mediach społecznościowych. Odzew był tak duży, że sprawcy nie mogli kontynuować transportu. Dzięki temu zyskaliśmy czas. Otrzymaliśmy wiele wiarygodnych informacji, które kierowały



Dodatkowe zabezpieczenie: alarm pod pokładem.

nas na właściwy trop. W końcu jachty wróciły do armatorów, a naprawy powstałych uszkodzeń pokryto z wyplat od ubezpieczyciela.

Piotr Oleksiak, którego biuro w ostatnich miesiącach ponownie kilka razy było angażowane do spraw związanych z jachtami, zwraca uwagę, że wielu armatorów niedostatecznie zabezpiecza swoje jednostki. – Łodzie nie są wyposażone w odpowiedni sprzęt zabezpieczający, myślę na przykład o dobrym nadajniku GPS, którego nie da się w prosty sposób zagłuszyć. A najlepiej o kilku takich urządzeniach. **Poza tym, w wielu mazurskich przystaniach wciąż nie ma monitoringu. W innych miejscach kamery są kiepskiej jakości, przekazują obraz o bardzo wąskim kącie, nie obejmują zasięgiem szerszego obszaru – mówi Piotr Oleksiak.**

– Pamiętajmy, by na cumujących jachtach zamykać bakisty, chować drobne elementy wyposażenia, silniki zaburtowe zamykać pod pokładem lub zabierać do domu (na

czas zimowania), a także systematycznie doglądać łodzi – jednostka, która sprawia wrażenie opuszczonej, może zachęcić złodzieja do działania. Należy też zabezpieczać przyczepy z jachtami w trakcie transportu i postojów – dodaje Piotr Lubowski z firmy Pantaenius. **– Warto się także upewnić, jakie wymagania dotyczące zabezpieczeń przed kradzieżą stawia ubezpieczyciel. Niekiedy możemy trafić na wytyczne, których spełnienie jest nierealne lub wręcz sprzeczne z dobrą praktyką żeglarską.**

Oprócz kradzieży dokonywanych przez zorganizowane grupy, ubezpieczyciele notują także włamania i akty wandalizmu. A ostatnio także próby wymuszania odszkodowań. Ten proceder, rodem z rynku motoryzacyjnego, polega najczęściej na upozorowaniu kradzieży lub nawet na podpaleniu ubezpieczonej jednostki. – W ostatnich miesiącach, w wyniku pandemii, wielu przedsiębiorców popadło w kłopoty finansowe – mówi Piotr Oleksiak. – Niektórzy nie potrafili się wyzbyć pokusy oszustwa, szczególnie gdy dobiega końca umowa leasingowa i okres ubezpieczenia. Niedawno analizowałem zapis monitoringu, na którym wyraźnie widać postać oblewającą łódź jakimś płynem. Po chwili jednostka staje w ogniu. Takie sprawy są dla detektywów sporym wyzwaniem. Oczywiście, naszym zadaniem jest jedynie skrupulatne zbadanie sprawy i zebranie materiałów dowodowych, a nie ferowanie wyroków. ■



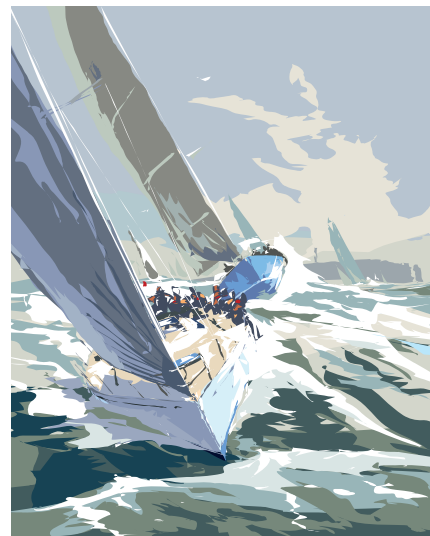
PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Pantaenius GmbH Oddział w Polsce
ul. Gładowa 11, 80-802 Gdańsk.
Tel. 58 350 61 31
e-mail: info@pantaenius.pl

Chcesz zgłosić szkodę? Zadzwoń lub napisz:
Tel. 58 350 61 35,
e-mail: szkody@pantaenius.pl



Jak ubezpieczyć jacht? Krótki poradnik dla właścicieli łodzi żaglowych i motorowych



(bez potrąceń), co pozwala zakupić na rynku porównywalną jednostkę.

Casco chroni przed skutkami kradzieży, pożaru, zatonięcia, wtargnięcia wody, wejścia na mieliznę, awarii, kolizji, a także przed skutkami zdarzeń, za które odpowiadają siły natury (sztorm, uderzenie pioruna). Dzięki ubezpieczeniu Pantaenius kupimy nowe części, które są konieczne do zastąpienia starych uszkodzonych (bez potrąceń wynikających z wieku części). Polisa pokryje też koszty inspekcji, na przykład po wypłynięciu na mieliznę. Zwróćmy uwagę, że koszty związane z wyciągnięciem łodzi z wody i usunięciem wraku pokrywane są nawet wtedy, gdy przekraczają sumę ubezpieczenia. Bardzo ważna jest również skuteczna ochrona poza sezonem – ubezpieczone są straty poniesione podczas transportu, w czasie zimowania na lądzie, czy też powstałe w wyniku pożaru lub włamania.

Formularz zamieszczony na stronie www.pantaenius.pl (sekcja: Znajdź produkt, zakładka: Zapytaj o wycenę) jest wyjątkowo przejrzysty i prosty. Podajemy nazwę jachtu, rok produkcji, banderę, model i nazwę producenta, wymiary, powierzchnię ożaglowania oraz podstawowe dane techniczne kadłuba i silnika. Wskazujemy obszar żeglugi i zaznaczamy sposób użytkowania (tylko prywatnie, czarter bez skippera lub czarter ze skipperem). Na koniec podajemy wartość łodzi wraz z wyposażeniem i silnikiem oraz dane ubezpieczającego. Tak wypełniony formularz trafia do firmy Pantaenius Polska, której specjaliści zaproponują wysokość naszej składki ubezpieczeniowej. Jeśli jednostka jest nietypowa lub starsza, warto również przesłać kilka zdjęć.

Armatorzy jachtów mogą się ubezpieczyć w zakresie casco, odpowiedzialności cywilnej, od następstw nieszczęśliwych wypadków, a także od skutków wojny, strajku i konfiskaty (firma oferuje też polisy w zakresie OC dla skipperów zawodowych oraz skipperów pływających niekomercyjnie).

Ubezpieczenie Jacht Casco

Ubezpieczenie Pantaenius Jacht Casco jest całorocznym ubezpieczeniem typu all risk (od wszelkiego ryzyka), z wyłączeniem szkód wyraźnie określonych w polisie. Obejmuje częściowe uszkodzenie jachtu, a także szkodę całkowitą, czyli bezpowrotną utratę jednostki. W tym drugim przypadku poszkodowany otrzymuje pełną sumę uzgodnioną w umowie

Ubezpieczenie Odpowiedzialności Cywilnej

OC zapewnia pokrycie szkód wyrządzonych osobom trzecim przez właściciela łodzi, jego gości lub załogę. Uwzględni też roszczenia członków załogi (na przykład względem skippera lub innych osób przebywających na pokładzie). Złamana ręka członka załogi, trwała utrata zdrowia osoby z sąsiedniego jachtu, porysowana burta luksusowej łodzi – takie zdarzenia mogą oznaczać żądanie rekompensaty ze strony poszkodowanego (suma gwarancyjna OC w firmie Pantaenius wynosi aż 10 mln euro). Posiadając OC własnego jachtu, jego właściciel – jako osoba fizyczna – jest także ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej podczas prowadzenia innej łodzi (wynajętej lub używanej).

OC działa też np. wtedy, gdy przypadkowo uruchomimy system alarmowy (EPIRB lub DSC) – w takiej sytuacji Pantaenius pokryje koszty zainicjowanej akcji poszukiwawczej i ratowniczej. Może się też zdarzyć, że osoba trzecia, która zawiniła i doprowadziła do uszkodzenia naszej jednostki, jest niewypłacalna i nie możemy uzyskać należnego odszkodowania – wtedy również zabezpieczy nas OC Pantaeniusa.

Ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków

NNW pokrywa wydatki związane z trwałą utratą zdrowia lub śmiercią. Wypłata może być przeznaczona na przykład na rehabilitację. Firma sfinansuje też akcję poszukiwawczą oraz ratowniczą (również z użyciem śmigłowca), transport rannych, zabezpieczy też powrót jachtu. Ubezpieczone są także następstwa wypadków, do których doszło z użyciem sprzętu pływającego znajdującego się na jachcie (ponton, skuter) – może to być na przykład pokrycie kosztów operacji kosmetycznej. NNW własnego jachtu działa, podobnie jak OC, także na wynajętej lub użyzycznej łodzi.

Ubezpieczenie od skutków wojny, strajku i konfiskaty

Nawet najbardziej kompleksowe ubezpieczenie casco nie może nam zapewnić ochrony dla wszystkich możliwych scenariuszy. Takie specyficzne ryzyka mogą wynikać na przykład z wydarzeń politycznych. Dlatego na niektóre akwenty Pantaenius może zaproponować ubezpieczenie, które działa, gdy nasz jacht zostanie uszkodzony w następstwie wojny, wojny domowej, strajku, zamieszek społecznych, zajęcia jachtu lub interwencji władz.



Ubezpieczenie Pantaenius Jacht Casco obejmuje częściowe uszkodzenia oraz szkodę całkowitą.

Początek ochrony

Gdy już prześlemy dane łodzi i armatora, otrzymamy mail z rekomendacją zawierającą wszystkie oferowane opcje, wysokość składki rocznej oraz sumę ubezpieczenia. Pantaenius załączy także warunki ubezpieczenia oraz wstępnie wypełniony wniosek ubezpieczeniowy (do sprawdzenia, uzupełnienia i podpisania). Dopiero po odesłaniu podpisanego wniosku zostanie wystawiona polisa. By ochrona zaczęła działać, wystarczy opłacić składkę. Raz zawarte ubezpieczenie jest automatycznie odnawiane na kolejne lata. Jeśli sprzedamy łódkę, należy niezwłocznie poinformować o tym ubezpieczyciela, który rozliczy się za niewykorzystany okres ochrony.

Gdy zdarzy się wypadek

Gdy przydarzy nam się wypadek na jachcie, starajmy się ograniczyć szkodę do minimum. Niezależnie od zakresu naszego ubezpieczenia, niezwłocznie skontaktujmy się z ubezpieczycielem. Specjaliści z Pantaeniusa poradzą, co możemy zrobić w danej sytuacji. Z pewnością warto wykonać zdjęcia, które udokumentują zdarzenie. Po powrocie na ląd wypełnimy formularz szkodowy oraz oświadczenie o przebiegu wypadku. Jeśli szkoda dotyczy casco, wyceniamy naprawę, a ubezpieczyciel, po zaakceptowaniu dokumentów, wyraża zgodę na rozpoczęcie niezbędnych napraw i oczekuje na dostarczenie faktury za wykonane usługi. Rozliczenie może też nastąpić na podstawie kosztorysu naprawy. ■

**LEPSZE
UBEZPIECZENIE
ŁODZI**

**Sprawdź
nas!**

PANTAENIUS
UBEZPIECZENIA JACHTÓW



Zwycięskie zdjęcie zatytułowane „Pada jeszcze?” autorstwa Krzysztofa Cierpisa.

raczej nietypowe i oryginalne ujęcia, mniej zachwyty wzbudzają natomiast nastrojowe kadry z jachtami we mgle, czy też z zachodami słońca. Najlepsze konkursowe prace można obejrzeć w albumie Top30 na Facebooku (profil @konkursjachtfoto), a wszystkie zgłoszone fotografie – na stronie www.pantaenius-foto.pl.

Nagrodę główną, zegarek Garmin Quatix 6 ufundowany przez firmę Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów, otrzymał Krzysztof Cierpisz, autor hipnotyzującego zdjęcia zatytułowanego „Pada jeszcze?”. Ujęcie wykonano podczas żeglugi po jeziorze Bytyń Wielki. Przesłanie jest proste: nie trzeba pływać w słońcu, po dalekich morzach i oceanach, by wygrać konkurs fotograficzny.

Drugie miejsce zajęła Marta Kwiatkowska, lekarka pasjonująca się żeglowaniem i fotografią. Zdjęcie pary stojącej na bomie wykonano na jachcie „Bies” podczas długiego przelotu przez Bałtyk. Kadr nagrodzono także wyróżnieniem specjalnym Pomorskiego Związku

Konkursowy rekord: 440 prac zgłoszono do 10. edycji Pantaenius Jacht Foto

Nic nas nie zatrzyma! Choć ubiegłoroczny sezon żeglarski naznaczony był pandemią, wodniacy, których ciągnie do fotografii, zgłosili mnóstwo ciekawych zdjęć do jubileuszowej edycji Pantaenius Jacht Foto. Organizatorzy ogłosili wyniki online podczas relacji na facebookowym profilu konkursu.

Znani żeglarscy fotografowie, dziennikarze oraz sportowcy, wyłonili i nagrodzili najciekawsze prace, natomiast sponsorzy (Pantaenius, Helly Hansen, Code Zero, Pomorski Związek Żeglarski, Akademia Jachtingu oraz regaty LOTOS Nord Cup Gdańsk) ufundowali dla laureatów atrakcyjne nagrody. Wydaje się, że szanse na zwycięstwo mają dziś

Żeglarskiego (kategoria: Najlepsze Zdjęcie Morskie). Autorka otrzymała więc aż dwie nagrody: kurtkę Crew Jacket ufundowaną przez Helly Hansen oraz kamizelkę pneumatyczną od PoZZ.

Laureatem trzeciego miejsca został Kacper Kamecki, student nawigacji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Zdjęcie „Niedzielną kon-

II miejsce i najlepsze zdjęcie morskie.

Fot. Marta Kwiatkowska

Najlepsze zdjęcie motorowodne.

Fot. Stanisław Hawrus



III miejsce.

Fot. Kacper Kamecki

Helly Hansen Trust Award.

Fot. Rafał Czepułkowski





Najlepsze zdjęcie regatowe.

Fot. Wojciech Lewandowski

trola komendancka” wykonał podczas praktyk na pokładzie żaglowca „Dar Młodzieży”. Starszy bosman kontroluje stan cum, co, jak mówi autor, należy do niedzielnych zwyczajów porządkowych na statku.

Stanisław Hawrus, autor zdjęcia „Walka do końca”, wykonanego podczas wyścigu skuterów wodnych, został laureatem w kategorii Najlepsze Zdjęcie Motorowodne. W nagrodę otrzymał darmowy kurs od Akademii Jachtingu. Wojciech Lewandowski, zwycięzca ubiegłorocznej edycji konkursu, tym razem trium-

fował w kategorii Najlepsze Zdjęcie Regatowe. Za pracę zatytułowaną „Z górki na pazurki” otrzymał lornetkę od organizatorów LOTOS Nord Cup Gdańsk – przyda się do obserwacji sukcesów córki, która jest jedną z bohaterek fotografii. Rafał Czepułkowski, autor zdjęcia „Ćma”, został wyróżniony w nowej kategorii Helly Hansen Trust Award – w nagrodę otrzymał worek żeglarski HH Ocean Dry Bag XL. Z kolei nagrodę publiczności, torbę marki Code Zero, otrzymał Marek Rajtar, autor zdjęcia „Szalony humbak przy burcie jachtu”. Foto-



Nagroda publiczności.

Fot. Marek Rajtar

grafię wykonano podczas żeglarskiej wyprawy na północ Svalbardu.

Kolejna edycja Pantaenius Jacht Foto wystartuje już pod koniec roku. Obserwujcie konkurs na Facebooku i zaglądajcie na stronę www.pantaenius-foto.pl. ■

Pakiety czarterowe dla całej załogi

Zaledwie kilka minut zajmuje wykupienie online ubezpieczenia dla załóg czarterujących jachty. Wystarczy wybrać pakiet na stronie www.pantaenius.pl, wypełnić prosty i krótki formularz, podać dane wszystkich członków załogi i opłacić ubezpieczenie (stawki nie zmieniły się od ubiegłego roku). Warto o tym pomyśleć, bo pakiety czarterowe gwarantują szeroką ochronę kapitanowi i aż dziewięciu członkom załogi (dlatego koszty składki możemy podzielić na całą ekipę). Poza tym, zabezpieczają nas przed wyjazdem, podczas podróży do bazy i w trakcie rejsu.

Co ważne, w obecnych czasach pandemii odwołania i skrócenia podróży spowodowane chorobą wywołaną przez wirus SARS CoV-2 ponownie są objęte warunkami ubezpieczenia – jeśli wyprawa na rejs czarterowy zostanie anulowana lub skrócona, otrzymamy zwrot poniesionych kosztów (uwaga, nakaz kwarantanny bez potwierdzonej choroby covid-19 nie podlega ubezpieczeniu).

Pamiętajmy, że umowę możemy zawrzeć nie później niż 30 dni przed rozpoczęciem rejsu lub nie później niż 21 dni od zawarcia kon-

traktu czarterowego w przypadku rezerwacji czarteru last minute. Ubezpieczenie jest ważne na jeden rejs trwający do 28 dni. W zależności od potrzeb, wybieramy jedną z czterech opcji: Basic, Silver, Gold lub Premium. Opłaty wynoszą od 159,66 euro do 487,39 euro za ubezpieczenie z udziałem własnym oraz od 201,68 euro do 571,43 euro za polisę bez udziału własnego. Podstawą każdego pakietu jest ubezpieczenie OC skippera niezawodowego (suma gwarancyjna wynosi od 3 mln euro do 5 mln euro w pakiecie Premium) oraz ubezpieczenie kosztów związanych z anulacją lub skróceniem rejsu z powodu poważnych zdarzeń losowych (np. niespodziewanej choroby, ciąży, czy utraty pracy osoby ubezpieczonej). Kolejne opcje są wzbogacone o ubezpieczenie kaucji zatrzymanej na skutek szkody powstałej podczas rejsu, ubezpieczenie kosztów leczenia za granicą oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków. Jeśli zamierzamy startować w regatach, opłata za rozszerzenie ochrony zostanie doliczona po wybraniu w formularzu zakupu opcji „Yes” przy pytaniu „Do you participate in races?”.

Pakiet czarterowy możemy uzupełnić o Ubezpieczenie Kaucji (Bond Insurance Plus). Pantaenius oferuje także osobne ubezpieczenie kaucji – można je wykupić online nawet dzień przed rozpoczęciem podróży. Poniżej przedstawiamy poszczególne składki za ubezpieczenie kaucji.

Kaucja	Stawka
1000 €	71.43 €
2000 €	134.45 €
3000 €	184.87 €
5000 €	285.71 €
8000 €	436.97 €
10 000 €	537.82 €
15 000 €	806.72 €

W przypadku szkody można się kontaktować z polskim biurem Pantaenius, dzwoniąc na numer +48 58 350 61 35 lub pisząc na adres szkody@pantaenius.pl. ■

Lotos Nord Cup Gdańsk. Rekordowa liczba klas w Zatoce Gdańskiej



Pod koniec czerwca w Górkach Zachodnich zjawiają się laserowcy z klas 4.7, Radial i Standard. Fot. Bartosz Modelski

Ponad dwa tygodnie będzie trwać w Górkach Zachodnich 16. edycja regat Lotos Nord Cup Gdańsk. Początek imprezy w piątek 25 czerwca. Organizatorzy spodziewają się rekordowej frekwencji, bo na starcie staną zawodnicy z 28 klas – będzie to najliczniejsza obsada w historii Nord Cup. Ponad tysiąc regatowców rozegra około 150 wyścigów. – Puchniemy. Przede wszystkim

pod względem liczby uczestników i jachtów, ale też trochę z dumy. Bo 16 lat to już porządna tradycja, a regaty wciąż się rozwijają – mówi Michał Korneszczuk, dyrektor sportowy Lotos Nord Cup Gdańsk.

Organizatorzy (Centralny Ośrodek Sportu Akademickiego AZS i Yacht Club Gdańsk) starają się, by w czasie pandemii zapewnić uczestnikom regat bezpieczne warunki – właśnie



Załogi z klasy J70 będą rywalizować o medale mistrzostw Polski.

dlatego impreza trwa ponad dwa tygodnie. Nie będzie tradycyjnej tablicy ogłoszeń – instrukcje żeglugi, komunikaty i wyniki będą ogłaszane online i dodatkowo wyświetlane na ekranach umieszczonych na terenie przystani. Bazą regat będzie tradycyjnie Marina Galion w Górkach Zachodnich. Ekipy techniczne ustawią trasy w pobliżu gdańskich plaż Stogi, Górk Zachodnie i Brzeźno – będziemy więc oglądać wyścigi nie tylko z wody, ale także z lądu.

– Ostateczna decyzja, czy impreza się odbędzie, zapadnie dopiero w maju. Ale nie porzucamy nadziei, że podobnie jak przed rokiem, regaty wystartują – mówi Tomek Sawukinas, sędzią główny, który już 15 lat dowodzi ekipą arbitrow Nord Cup. – U naszych zachodnich sąsiadów, regaty Kieler Woche przesunięto (tak jak rok temu) na wrzesień. Jeśli nasza impreza odbędzie się w zaplanowanym terminie, znów możemy się spodziewać wielu zawodników spragnionych rywalizacji, także gości z zagranicy. Bardzo na to liczymy.

Na piątek 25 czerwca zaplanowano start do wyścigu jachtów morskich na trasie Górk Zachodnie, Platforma Lotos Petrobaltic na złożu B8, Górk Zachodnie (grupy ORC, KWR i open). Rekord trasy B8 Race (14 godzin, 59 minut i 35 sekund) należy do załogi jachtu „Sailing Poland”. W sobotę rywalizację rozpoczną żeglarze z klas Finn, Europa, 420, 470, Hobie Cat 14, Hobie Cat 16 i OK Dinghy. W pierwszy weekend będą rozgrywane również mistrzostwa Polski w szybko rozwijającej się klasie J70.

Na przełomie czerwca i lipca w porcie zjawiają się laserowcy z klas 4.7, Radial i Standard. Ozdobą tych dni będzie też rywalizacja deskarzy na foilach (klasy iQFoil i Open Foil). Na trasy regat Nord Cup powrócą zawodnicy z Techno 298, którzy rozegrają eliminacje do Ogólnopolskiej Olimpiady Młodzieży. Jachty morskie staną na starcie Nord Cup Classic (ORC, KWR i open), będziemy też obserwować wyścig o Bursztynowy Puchar Neptuna – tu ponownie zmierzą się żeglarze startujący na jednokadłubowcach, katamaranach i zapewne także na deskach (z żaglami i latawcami).

W kolejnym tygodniu w zatoce zrobi się biało od żagli najmłodszych sterników z klasy Optimist – zmierzą się w regatach Vector Sails Cup. Rywalizować będą też załogi z łódek L'Equipe. Ostatni weekend to mieszanka tradycji i klasyki z nowoczesnością – na starcie zobaczymy floty klas D-One (regaty Gold Cup), Moth, FD, Nautica 450, 49er, Słonka i Star.

Więcej o regatach Lotos Nord Cup Gdańsk i formularz zgłoszeniowy na stronie www.nordcup.pl. ■