

nego do czarteru zazwyczaj jest droższa niż jachtu wykorzystywanego prywatnie.

Polisa może chronić sprzęt nowy lub używany. Chcąc zawrzeć umowę, musimy przedstawić podstawowe informacje o naszej łodzi: model, rok produkcji, typ i moc silnika, powierzchnia żagli (warto przesłać 2, 3 zdjęcia jednostki). Informujemy również o tym, gdzie łódź jest zarejestrowana lub pod jaką banderą pływa. Ważną informacją będzie oczywiście wartość jednostki. Po przekazaniu danych, otrzymacie ofertę. Będzie w niej informacja między innymi o sumie ubezpieczenia, czy-

li kwocie jaką żeglarz otrzyma w wypadku utraty jachtu (na przykład w wyniku zatonięcia). Następne trzy kroki to wypełnienie wniosku ubezpieczeniowego, wystawienie polisy i opłata składki.

Co robić, gdy zdarzy się wypadek? Starajmy się opanować nerwy, postępujemy rozsądnie i podejmujemy działania mogące ochronić zdrowie, życie i sprzęt. Najszybciej jak to możliwe, kontaktujemy się z ubezpieczycielem i otrzymujemy fachową poradę. Warto też zrobić zdjęcia, które udokumentują wypadek. Po powrocie na ląd wypełniamy

formularz szkodowy i oświadczenie o przebiegu zdarzenia. Jeśli jacht został uszkodzony, wybieramy warsztat szkuciczny i prosimy o wycenę naprawy. Ubezpieczyciel, po zaakceptowaniu wszystkich dokumentów, przekazuje informację: „proszę rozpocząć naprawianie szkody, a następnie przesłać nam fakturę”. Rozliczenie może nastąpić także na podstawie kosztorysu naprawy. A przed nowym okresem ubezpieczeniowym lub po kupnie nowego jachtu, znów kontaktujemy się z Tomaszem lub Iwoną, by otrzymać kolejną ofertę. ■

Po co nam rzeczoznawca, czyli jak bezpiecznie kupować jachty używane

Gdy podjąłeś decyzję o zakupie łodzi i umówiłeś spotkanie z jej armatorem, warto poprosić o pomoc rzeczoznawcę. Dzięki jego wiedzy sfinalizujesz transakcję bez obaw. Dowiesz się, czy jacht jest wart swojej ceny i upewnisz się, że nie ma ukrytych wad.

Dobry inspektor zna prawie wszystkie marki i modele jachtów. Potrafi też oszacować wartość jednostek używanych. Dzięki starannej analizie cenników oraz znajomości rynku, a także dzięki porównaniu cen podobnych łodzi oferowanych przez innych armatorów, oszacuje rzeczywistą wartość naszego przyszłego jachtu. Dzięki temu będziemy wiedzieć, czy sprzedawca zaproponował uczciwą cenę.

Poza tym rzeczoznawca bardzo dokładnie sprawdzi stan techniczny wszystkich elementów jachtu – jakość laminatów, olinowania stałego, działanie systemów mechanicznych i elektrycznych. Dowiemy się również, jakie prace trzeba zaplanować, by przed pierwszym rejsiem jacht był w doskonałym stanie. Te informacje pozwolą uniknąć zaskoczenia nieplanowanymi wydatkami.

Rzeczoznawca, działający na zlecenie firmy ubezpieczeniowej, pomaga także po zgłoszeniu szkody. Gdy jacht ulegnie uszkodzeniu w wyniku kolizji, pożaru lub zalania, przeprowadzi oględziny mające ustalić przyczyny zdarzenia. Oцени także zakres prac remontowych oraz ich koszt.

Z usług rzeczoznawcy korzystał między innymi Łukasz Trzciniński, armator i sternik jachtu „PGO GoodSpeed”, który na zagranicznych rynkach poszukiwał używanej łódki do morskich regat i turystycznej żeglugi. Łukasz odwiedził brokerów i weryfikował informacje podawane w internetowych ogłoszeniach. Często się okazywało, że jacht, który na zdjęciach prezentował się całkiem nieźle, w marinie lub na portowym placu wyglądał już znacznie gorzej. – Handlarze obie-



Rzeczoznawca dokładnie sprawdzi stan techniczny wszystkich elementów łodzi.



Inspekcja części podwodnej kadłuba.

cywali na przykład, że łódź nie miała żadnej kolizji, a na miejscu widziałem powyrywane szpilki mocujące balast – mówi Łukasz. – Na zagranicznym rynku można znaleźć dobrą łódź w przyzwoitej cenie, ale do poszukiwań trzeba się starannie przygotować i należy poświęcić na nie sporo czasu. Warto też poprosić o pomoc fachowców. Choć znam się na tego typu jachtach i zajrzałem w każdy zakamarek kadłuba oraz sprawdziłem każdą śrubę, przed podpisaniem umowy zwróciłem się do niezależnego rzeczoznawcy. Przyje-

chał do mariny na cały dzień. Wyciągnął łódź z wody. Skanował kadłub specjalistyczną kamerą, by sprawdzić, czy nie miał poważnych uszkodzeń i czy nie przechodził znaczących napraw. Na koniec wydał raport i zainkasował ponad 400 euro. Warto zainwestować w taką usługę, by wiedzieć o łodzi prawie wszystko i wydawać poważne pieniądze ze spokojną głową.

Czy na krajowym rynku także można się zwrócić o fachowe doradztwo? Oczywiście. Firma Pantaenius współpracuje między innymi z Pawłem Kowalewskim (Centrum Serwisu Łodzi Motorowych z podwarszawskiego Plochocina – www.cslm.pl), który nie tylko ocenia szkody po wypadkach, ale także doradza armatorom przed zakupem jachtów na wtórny rynek. – Wykorzystując nasze doświadczenie i wiedzę, oceniamy stan techniczny wszystkich elementów jednostki. Prześwietlamy układ napędowy, mierzymy kompresję w silniku, sprawdzamy stan instalacji elektrycznych i centymetr po centymetrze badamy laminat, poszukując ▶

peknięć, uszkodzeń, pustych luków w redanach i ognisk osmozy. Dokładne sprawdzenie niewielkiej łodzi motorowej trwa zwykle od trzech do pięciu godzin. Musimy mieć czas na wyciągnięcie jachtu z wody, odpalenie silnika oraz na sprawdzenie wszystkich urządzeń zainstalowanych na pokładzie. Niekiedy nasza opinia sprawia, że kupujący odstępuje od niepewnej inwestycji. Zwykle dzięki wskazówkom rzeczoznawcy, nabywca zbija cenę. Wystarczy udowodnić, że czujniki trymu nie działają, układ wydechowy szwankuje, a przekładnia jest niesprawna, by cena wywoławcza spadła na przykład ze 170 tys. zł do 150 tys. zł – mówi Paweł Kowalewski.

Ile kosztują usługi rzeczoznawców? Jeśli prace diagnostyczne można wykonać w podwarszawskim warsztacie, roboczogodzina warta jest 120 zł netto. Oczywiście, jeśli mamy do czynienia z dużym morskim

jachtem, inspekcja będzie trwać znacznie dłużej i będzie mieć większy zakres. Załoga Centrum Serwisu Łodzi Motorowych pracuje między innymi na jednostce o długości 82 stóp stacjonującej na Sycylii. Na zlecenie polskiego armatora najpierw zbadali stan łodzi przed zakupem, oszacowali koszty remontu, przygotowali listę rzeczy, które należy zakupić, a później rozpoczęli wielomiesięczny nadzór nad pracami remontowymi. – Teraz co kwartał lecimy na wyspę, by sprawdzić i odebrać prace wykonane przez włoskich sztukników i mechaników – mówi Paweł Kowalewski. – Miejscowi chyba nie za bardzo nas lubią, bo sprawdzamy każdy detal, ale za to armator jachtu może spać spokojnie i cierpliwie czekać na finał prac remontowych.

Poszukując krajowych rzeczoznawców jachtowych, traficie zapewne także do Dawida Hałonia (www.inspektorzyjachtowi.pl), który pracuje nie tylko dla armatorów poszu-

kujących łodzi na rynku wtórnym, ale także dla dealerów oferujących swym klientom nowe stoczniove jednostki. – Na zlecenie polskich żeglarzy i motorowodniaków wykonujemy przeglądy techniczne, wyceny jachtów, oceniamy stan techniczny łodzi żaglowych i motorowych, przedstawiamy kosztorysy napraw i wykonujemy ekspertyzy powypadkowe. Często pracujemy w Chorwacji, Francji lub na Wyspach Kanaryjskich. Osobom poszukującym wymarzonego jachtu pomagamy już na etapie przeglądu ofert internetowych. Niekiedy z pięciu propozycji od razu odrzucamy trzy, a jedynie dwie kwalifikujemy do wspólnej wizji lokalnej – mówi Dawid Hałoń.

Pamiętajmy, że korzystanie z pomocy rzeczoznawców wcale nie musi oznaczać dodatkowych kosztów dla armatora. Wręcz przeciwnie – możemy zaoszczędzić. Będziemy mieć nie tylko mniej wydatków przed pierwszym rejssem, ale też mniej kłopotów. ■

Pakiety czarterowe, kaucja i OC skippera

Aby ułatwić zawieranie kompleksowych ubezpieczeń czarterowych, Pantaenius przygotował cztery pakiety czarterowe: Basic, Silver, Gold i Premium. Możemy je wykupić online (wybierając odpowiednią rubrykę w tabeli zamieszczonej na stronie www.pantaenius.pl – klikamy kolejno w zakładki: Ubezpieczenia, Rozwiązania, Dla czarterów). Pakiety czarterowe gwarantują szeroką ochronę – mówi Karolina Tyburska, która w firmie Pantaenius Polska zajmuje się ubezpieczeniami związanymi z rejsami czarterowymi. – Poza tym składki zwykle dzielone są na wszystkich członków załogi, więc dla każdego uczestnika rejsu oferta jest atrakcyjna. Najczęściej załogi wybierają pakiety Gold i Premium. Dotyczy to szczególnie tych żeglarzy, którzy wyruszają na dalekie akweny i mają w umowie czarterowej wysoką kaucję.

Każdy z pakietów chroni kapitana i aż dziewięciu członków załogi (z pakietów mogą korzystać osoby fizyczne – nie można wykupić pakietowego ubezpieczenia, gdy jacht czarteruje firma). Podstawą każdego pakietu jest ubezpieczenie OC skippera niezawodowego oraz ubezpieczenie kosztów związanych z anulacją lub skróceniem podróży, które obejmuje m.in. koszty odwołania lub skrócenia rejsu z powodów losowych (poważnych obrażeń ciała, niespodziewanej choroby, nieplanowanej ciąży osoby ubezpieczonej lub bezrobocia). Pakiet podstawowy można wzbogacić o ubezpieczenie kaucji, ubezpieczenie kosztów leczenia za granicą i ubezpieczenie następstw nieszczę-

śliwych wypadków. Uwaga! OC skippera i ubezpieczenie kaucji możemy wykupić nawet na dzień przed rozpoczęciem ochrony, natomiast pakiet czarterowy możemy wykupić przez 21 dni od dnia podpisania umowy



czarterowej lub nie później niż 30 dni przed wypłynięciem w rejs.

Zalogram czarterującym jachty Pantaenius oferuje także ubezpieczenie kaucji (Kaucja Plus). Polisa zapewni częściowe lub całkowite pokrycie kaucji zatrzymanej zgodnie z umową czarterową w wyniku szkody powstałej podczas rejsu. Stawka wynosząca 117,65 euro ubezpiecza kaucję do 3000 euro.

Jeśli żeglujesz często, kilka razy w roku, warto rozważyć wykupienie polisy Pantaenius OC Skippera obejmującej odpowiedzialność cywilną kapitana i załogi za szkody osobowe, rzeczowe i majątkowe (pamiętajmy, że skipper odpowiada całym swoim majątkiem za wszystkie szkody wyrządzone podczas korzystania z obcego jachtu). Umowę zawieramy na rok. Z polisy korzystamy wtedy, gdy ubezpieczenie jachtu czarterowego nie zabezpiecza nas w pełnym zakresie i nie gwarantuje ochrony w danej sytuacji. OC skippera zapewnia ochronę także podczas pływania pokładowym pontonem lub korzystania ze sprzętu do sportów wodnych (narty wodne, windsurfing). Polisę mogą wykupić osoby prowadzące rejsy prywatne oraz żeglarze zawodowi. Jaką ochronę zyskujemy? Koszty związane z utratą wpływów z następnych czarterów ubezpieczamy do 20 tys. euro, a te związane z ewentualnym aresztowaniem jachtu – do 100 tys. euro. Polisa pokrywa także szkody związane z zanieczyszczeniem wód, szkody spowodowane przez rażące zaniedbanie, chroni też skippera i załogę przed nieuzasadnionymi roszczeniami osób trzecich. ■