

## Trin 6: Køb, finansiering og forsikring

En båd kan finansieres på gode vilkår, hvis der er tale om en ny båd, eller en velholdt brugt. Bådlån på 15-20 års løbetid er ikke usædvanligt.

Kombineres det med noget friværdis fra en ejerbolig, kan man blive godt sejlede med en fornuftig økonomi.

1. Sørg for at have alt på skrift
2. Allier dig med eksperter før og under købet
3. Tegn en god forsikring
4. Pas på skjult gæld
5. Få bådens registreringsattest

### Før du køber en båd

Start med at skaffe dig viden om bådmarkedet ved at læse sejlermagasiner, søge på nettet og tage rundt til en række bådforhandlere og bådformidlere, inden du beslutter dig.

Her kan du også få rådgivning om finansiering og besigtigelse.

På en ny båd er det meste af det, man kan komme i tanker om, ekstraudstyr.

Ud over selve bådens pris, skal man regne med 10-20 % oven i købsprisen for at få den bundmalet, rigget, søsat og udstyret som ønsket med navigationsinstrumenter, varme, sprayhood, kaleche, fortøj-

ninger, fendere, teakdæk, bovpropel, elektrisk anker, landstrøm mm.

Køber man brugt, slipper man for disse udgifter, hvis man ellers finder en båd med det ønskede udstyr, og det ikke er forældet.

Er båden over 10 år, skal man huske, at sejl, motor og andre vitale dele kan stå over for dyre reparationer eller udskiftning. En 200-300 HK dieselmotor til en motorbåd løber let op i 200-300.000 kroner. En gængs sejlbåds-diesel koster 30-80.000 kroner, og en ny sejlgarderobe det samme.

Der er dog også problemer forbundet med at købe brugte både, for her har vi at gøre med et af de områder inden for køberetten, hvor du for alvor risikerer at brænde fingrene økonomisk!

Så hvis du vil købe en brugt båd, bør du alliere dig med en ekspert, så du er sikker på, at båden ikke har skjulte fejl, og at prisen er rigtig i forhold til bådens stand og alder. Honoraret til eksperten kan være rigtigt godt givet ud og kan forebygge, at du får kostbare problemer med din båd efter købet.

### Se båden på land

Du bør altid have lejlighed til at se båden på land før du køber, gerne sammen med en uvildig fagmand.

Foruden osmoseangreb bør båden kontrolleres for skader på køl og ror, slør i rorstammen, galvanisk tæring af metaldele, skæve eller korroderede propeller og meget andet. Ellers kan der være lagt op til nogle kostbare overraskelser, når båden efter købet tages op for vinteren.

### **Osmose**

En alvorlig fejl ved ældre glasfiberbåde kan være osmose. Det er populært sagt syrefyldte små udposninger i gelcoaten under vandlinjen. Der findes mere eller mindre alvorlige angreb, og de svage kan godt være skjult af en gang bundmaling.

## **Pas på faldgruberne når du gennemfører handlen**

Der kan være en del penge at spare ved at handle privat. Men husk at der gælder andre regler når du køber båden af en privat person, end når du køber den hos en professionel bådforhandler.

En købsaftale mellem to private personer er et såkaldt civilretligt køb, der er omfattet af de regler, der gælder i dansk ret om aftalens indgåelse og Købelovens regler om handelskøb.

Når sælgeren er en privat person, er der ikke samme krav til sælgerens oplysningspligt, som hvis båden er købt af en professionel forhandler. Forhandleren må nemlig forventes at have en meget større ekspertise end den private sælger.

Derfor er det vigtigt, at du selv har undersøgt, hvad du køber.

**Set med advokatens øjne er der især tre ting, du bør være opmærksom på, hvis du køber en brugt båd**

1. Har sælger rent mel i posen?

2. Er der skjult gæld i båden?

3. Har du fået alle aftaler på skrift?

En forudgående undersøgelse af båden af en professionel er derfor særlig vigtig, når du handler privat.

Køber du båden hos en professionel bådforhandler gælder reglerne om forbrugerkøb i Købelovens §§ 72-86.

Som forbruger giver det dig bedre juridisk beskyttelse, hvis der skulle opstå fejl og mangler på båden, end hvis du har handlet privat.

### **Har sælger rent mel i posen?**

Det er vigtigt at sikre sig, at sælgeren rent faktisk er ejer af båden, eller har ret til at sælge den på ejerens vegne. Køber du båden hos en forhandler, skal du undersøge hvordan andre bedømmer forhandleren. Det kan blive et udmarvende slagsmål, hvis du skal kæmpe med forhandleren om mangeludbedring. Køber du båden af en privat, bør du sikre dig, at sælgerens navn står på en original slutseddel eller købekontrakt, lige som du bør forlange at se sælgerens originale kvitteringer på, at båden rent faktisk er betalt.

### **Er der skjult gæld i båden?**

Det er vigtigt at sikre sig mod skjult gæld i båden. Det kan være i form af et ejendomsforbehold, et udlæg eller et løsøre-pantebrev. Det er svært at gardere sig hundrede procent mod overraskelser på denne front, for vi mangler stadig at få oprettet en såkaldt "Bådbog", hvor alle den slags oplysninger er samlet. Det kan lade sig gøre for biler, takket være "Bilbogen", der blev indført i 1993.

I stedet kan man kontakte Personbogen i Århus for at høre, om sælgeren er tinglyst med et pantebrev med sikkerhed i båden.

Det kræver dog, at sælger er villig til at give dig sin fødselsdato, personnummer eller momsnummer. Men har sælger ikke noget at skjule, er der jo heller ikke grund til at nægte dig disse oplysninger.

Du kan dog ikke være 100 procent sikker på, at en eventuel gæld er registreret i Personbogen, der har tlf.nr. 86 12 91 45.

Hvis den båd, du er ved at købe, har en tonnage på 5 GT eller mere, kan den være registreret i Skibsregistret, og det vil den ofte være, hvis der er gæld i den. Derfor bør du også spørge sælger, om båden er registreret i skibsregisteret.

Du kan også altid spørge i Skibsregistret, om en båd er registreret, og om der er anmeldt pantloverrettigheder over den. Du kan spørge på ejerens navn, bådens navn og på bådens kendingsbogstaver.

Selv om du køber en spritny båd kan der godt være gæld i den, for ofte vil importøren eller bådforhandleren have "lagerfinansieret" båden, det er jo mange penge, det drejer sig om.

Så for at sikre firmaets likviditet, kan der være optaget lån hos et finansieringsselskab eller en bank, hvor båden så indgår som sikkerhed for lånet. Den kan så være registreret i Skibsregistret.

Alt hvad der er skrevet ovenfor, taler for at du helt eller delvist får din båd finansieret af et af de finansieringsselskaber der har specialiseret sig i at give bådlån. Så får du nemlig automatisk en såkaldt restgælds-garanti, så du er dækket, hvis der skulle dukke skjult gæld op i båden.

Låner du hos et af specialinstitutterne, vil de gå ind i handlen, og evt. ved en besigtigelse tage stilling til om prisen er fair, ordne hele papirsiden, sørge for, at du faktisk også bliver ejer af båden, og ikke får problemer med skjult gæld, tage sig af

pengestrømmen, så betaling ikke sker før end båden bliver din, rådgive dig om forsikring, registreringsforhold, moms, og meget andet.

### ***Få alt skrevet ned – mundtlige aftaler duer ikke***

Køber du hos en bådforhandler gælder købeloven, men få alligevel skrevet ind, at købet sker efter købelovens bestemmelser, så er du rimelig godt sikret mod skjulte fejl og mangler.

Tydelige skrammer eller andre synlige skader er ikke skjulte fejl, derfor er det vigtigt at få båden gennemgået grundigt over og under vandlinjen.

Osmose kan derimod være en skjult fejl, fordi det som sagt kan skjules af en gang bundmaling. En motor, der er slidt og har fejl ud over det forventelige i forhold til bådens alder, er en skjult fejl, hvis sælger ikke har fortalt om det.

Du bør få sælger til at skrive under på, at alting virker. Juridisk er det nemlig sådan, at det er dig som køber der ellers har bevisbyrden.

Bådforhandleren kan ikke stille dig ringere end købelovens regler om forbruger-køb, fx ved at skrive, at båden er "købt som beset" eller "uden reklamationsret".

Forhandleren må derimod gerne yde køberen en ekstra garanti, som er mere vidtgående end reglerne om forbruger-køb. En garanti kan fx indeholde en længere reklamationsret end de 2 år, som er angivet i Købelovens § 83.

Hvis sælgeren har lovet dig noget særligt, givet dig en garanti eller givet dig oplysninger om specielle ting ved båden, fx at noget er sat i stand eller udskiftet, skal det stå i købsdokumenterne.

Godt nok er mundtlige tilsagn også bindende, men de er svære at bevise bagefter. Skulle der senere vise sig at være fejl eller mangler ved den brugte båd, vil du kun få medhold i din reklamation hvis fejlene er usædvanlige i forhold til bådens alder, hidtidige benyttelse og den pris, du har givet for den. Eller hvis sælgeren skriftlig har lovet dig noget andet, eller givet dig en egentlig garanti. Endelig hvis sælgeren har opført sig uhæderligt.

Dansk Sejlunion har fået udarbejdet et udkast til en kontrakt, som kan benyttes ved handel af brugt båd.

Kontrakten rummer en række punkter, som ofte fører til strid i forbindelse med en handel.

Udkastet har været til gennemsyn hos en advokat for at sikre, at kontrakten ikke strider imod gældende regler, og at den juridisk er formuleret korrekt.

Kontrakten og en masse gode råd kan hentes på Danske Bådejeres hjemmeside, [www.danskebaadejere.dk](http://www.danskebaadejere.dk).

Hos Danboat, Søsportens Brancheforening, [www.danboat.com](http://www.danboat.com), kan du få en detaljeret varedeklaration, som du kan få sælger til at udfylde og underskrive. Oplysningerne i varedeklarationen gælder bådens tilstand på salgstidspunktet. Hvis der ikke er noteret en afvigelse, er båd og motor i normal tilstand, når bådens alder og/eller antallet af motortimer tages i betragtning.

Hvis båden er købt brugt i et andet EU-land, skal man være opmærksom på moms. Der skal ikke betales moms igen, men betingelsen er, at man har en kvittering for betalt moms i det oprindelige land.

Har man ikke det (fx den oprindelige faktura på båden), kan man risikere at blive afkrævet ny moms i Danmark.

## Brug din reklamationsret hvis der viser sig fejl på din nye båd

Når du køber en båd gennem en forhandler, ny som brugt, har du altid en reklamationsret på 2 år.

En reklamationsret giver dig ret til at klage over mangler ved varen.

Reklamationsretten løber fra varens levering – dvs. fra den dag du henter båden hos forhandleren, eller han leverer den til dig.

Det betyder ikke, at det altid er en mangel, hvis en ting på båden ikke holder de første 2 år. Det kan fx være batterier eller elektriske pærer og andet, der har en begrænset levetid.

Disse varer kan dog også være mangelfulde, hvis de som følge af en fabriktionsfejl eller lignende ikke kan holde til normal brug i deres forventede levetid.

Du kan heller ikke klage, hvis motoren brænder sammen fordi du har forsømt at tjekke oliestanden eller kølervæsken.

Sælgeren skal tage stilling til din klage i hele 2-års-perioden. I de første 6 måneder formodes fejl, der viser sig i denne periode, at have været til stede på købstidspunktet, medmindre sælgeren sandsynliggør, at det ikke er tilfældet.

Du er værre stillet i perioden 7-24 måneder. Her skal du bevise, at den fejl eller mangel, du klager over, var til stede på købstidspunktet. Det kan kræve langvarige diskussioner med sælgeren. Men du skal ikke give op.

### **Klag hurtigst muligt**

Når du opdager en mangel ved din båd, skal du hurtigst muligt henvende dig til sælgeren med din klage.

Venter du for længe med at klage, kan du

få sværere ved at bevise, at fejlen var til stede da du fik leveret båden. I købeloven står nemlig, at en køber, der ikke reklamerer inden rimelig tid, efter han har opdaget en mangel, kan miste retten til at reklamere. Din klageret kan således gå tabt, selvom reklamationsfristen på 2 år endnu ikke er udløbet.

Hvis du reklamerer inden 2 måneder, efter du har opdaget manglen, har du altid reklameret inden rimelig tid. Men hvorfor ikke gøre det med det samme du opdager fejlen?

Kontakt hellere forhandleren en gang for meget end en gang for lidt i denne situation. Og husk at have dokumentation for din klage. Gem en kopi af den e-mail eller det brev du har sendt.

Klager du telefonisk, bør du altid følge op med en e-mail eller et brev, hvor du skriver et kort referat af telefonsamtalen.

### ***Her kan du få hjælp***

Købeloven er en sand jungle, og på nogle områder er du stillet bedre end andre. På hjemmesiden **www.forbrug.dk** kan du få et overblik over dine rettigheder og hvordan du kan gå videre med din klage, hvis forhandleren ikke vil hjælpe med udbedring af fejl og mangler på din båd.

Inden du hyrer en advokat til en høj timeløn kan du også prøve at få gratis råd til at komme videre på hos **www.ret-råd.dk** eller hos **www.familieadvokaten.dk**.

### ***Registrering af din båd***

Når en ny båd er færdig, udsteder værftet et bilbrev. Det er en attest med oplysninger om bådens dimensioner og tonnage samt om værftet.

Det bør du kræve at få udleveret af forhandleren. Et bilbrev er nødvendigt for at få båden optaget i Skibsregistret. Når et fritidsskib er registreret, tildeler Skibsregistret skibet kendingsbogstaver.

Kendingsbogstaverne skal indhugges i skibet inden for den faste konstruktion og tjener som identifikation af skibet, så længe det er registreret i Skibsregistret.

Skibsregistret anmoder ejeren af et fritidsskib om at underskrive en påmærkningserklæring, hvoraf det fremgår, hvor kendingsbogstaverne er indhugget.

Ved optagelse i Skibsregistret skal bådens tonnage registreres. Tonnagen, BT eller GT, er et mål for skibets volumen, og et registerton svarer til 2,83 kubikmeter. Opmålingen sker efter en særlig metode og foretages af Skibstilsynet. Reglerne for optagelse deler bådene efter tonnage:

fartøjer mellem 5,0 og 20,0 kan optages i Skibsregistret

fartøjer over 20,0 skal optages

Båden kan slettes af registret, hvis der ikke står pantebreve i den, og en ny ejer finder registreringen unødvendig.

Afgiften for optagelse i Skibsregistret er 6.000 kroner.

Læs mere på **www.sofartsstyrelsen.dk**

Når Skibsregistret har fået påmærkningserklæringen retur fra ejeren, udsteder Skibsregistret et nationalitetsbevis, som sendes til ejeren.

Nationalitetsbeviset dokumenterer skibets nationalitet, og hvem der er ejer af skibet.

Kendingsbogstaver, navn og hjemsted fremgår også af nationalitetsbeviset. Nationalitetsbeviset kan betragtes som skibets "pas" og skal altid opbevares om bord og være ajourført.

Når du har købt båd, så lav en beskrivelse med fotos af selve båden, sørg for at notere numre på skrog, sejl, motorer, drev og andet tilbehør, og lav en liste over særlige kendetegn ved båden.

Det kan blive meget nyttigt, hvis den skulle blive stjålet.

### ***Forsikring***

Når du køber en båd er det vigtigt du i slutsedlen betinger dig, at den kan forsikres og dermed finansieres.

Fx kan cementbåde ikke forsikres i Danmark, ligesom gamle erhvervsfartøjer er svære at få forsikret.

Der er meget stor forskel på hvad det koster at forsikre sin båd. Ligesom med bilforsikringer kan det være svært at overskue de forskellige bonus- og rabatordninger, regler for selvrisiko osv.

Der er ikke andet for end at få nogle tilbud, hvis man ikke har haft en lystbåd forsikring med kasko før (kasko vil ligesom med biler sige, at båden er dækket mod skader og tyveri).

Derfor skal du altid indhente tilbud fra flere forsikringsselskaber.

Dansk Sejlunion har indgået en aftale med Codan Forsikring, som giver dig en attraktiv forsikring.

Læs mere på Danske Bådejeres hjemmeside, **[www.danskebaadejere.dk](http://www.danskebaadejere.dk)**.

Skat skal også have sit, når det drejer sig om lystbåde og forlanger en årlig statsafgift på 1 pct. af forsikringssummen.

Er din båd således kaskoforsikret for

500.000 kroner, skal Skat have 5.000 kroner årligt af dig.

Beløbet opkræves af forsikringsselskabet sammen med forsikringspræmien, og det er således forsikringsselskabets pligt at afregne med Skat.

Denne statsafgift har fået mange til at underforsikre. Det skal du dog passe på med, for hvis båden fx kun er forsikret for halvdelen af sin virkelige værdi, vil selskabet også kun dække halvdelen af en skade.

For at undgå underforsikring bør man med jævne mellemrum kontakte en forhandler eller tjekke salgspriser på internettet for at holde sig ajour med det gældende prisniveau.

Ved salg af din båd tilbagebetales resterende præmie og statsafgift.

Man kan også tage chancen og lade være med at kaskoforsikre båden, men så bør man i egen og andres interesse tegne en ansvarsforsikring.

Den er meget billig og fritaget for statsafgift, så har man ikke råd til det, har man heller ikke råd til at have båd.

De fleste havne vil i øvrigt forlange at se en ansvarspolice, før du kan få en havneplads.

Der kan være en række begrænsninger i din forsikringspolice. Det kan være om hvor man rent geografisk må sejle med hen båden, og hvor stor en del af året den må ligge i vandet.

Derfor er det vigtigt at forsikringen passer præcist til dine behov.

Dansk Sejlunions aftale med Codan forsikring giver dækning hele året, hvis båden henligger i godkendt A-havn.

### **CE-mærkning er et krav**

EU indførte i 1998 med det såkaldte Fritidsfartøjsdirektiv regler om at fritidsfartøjer skal klassificeres med CE-mærkning. Den indebærer bl.a. at fritidsfartøjer sættes i kategori efter hvor kraftig vind og hvor høje bølger båden er konstrueret til. Det betyder at der i båden skal sidde et skilt der klassificerer båden i kategori A, B, C eller D.

Bådkategori	Maksimal bølgehøjde	Maksimal vindstyrke
A – oceangående	Alle	Orkan
B – offshore	4 meter	20,7 m/s
C – kystsejlad	2 meter	13,8 m/s
D – beskyttet farvand	0,5 meter	7,9 m/s

*CE-godkendelser til lystbåde.*

### **Spar penge, køb den nye båd med tysk moms**

Det er helt legalt at købe en spritny båd i Tyskland med den lavere tyske moms, hvis den er under 7,50 meter. Momsen i Tyskland er 19 %, så båden skal ikke koste mange hundrede tusinde før besparelsen kan bruges til nyttigt og behageligt ekstraudstyr.

Er båden over 7,50 meter er det lidt mere indviklet, for så skal båden først “gøres brugt”. Som tommelfingerregel er en båd brugt, når den er mindst 3 måneder gammel og har sejlet 100 timer.

Men spørg altid hos de lokale skattemyndigheder præcis hvordan du skal forholde dig, og hvilken dokumentation myndighederne vil afkræve dig, så du ikke pludselig står over for et krav om efterbetaling af momsdifferencen.

Båden kan fx leveres og ligge mindst 3 måneder i Flensborg. Havnen midt i den

meget hyggelige by giver dig mulighed for at følge med i bylivet, og den har gode havnefaciliteter året rundt, aflåste broer samt gode toilet og badeforhold.

Endelig er der masser af muligheder for at gå i byen og spise til fornuftige priser.

Leveres båden i udlandet, skal du altid forlange at få en prøvesejlads med sælger, også her bør du tage en erfaren sejler med. Hvis båden leveres om vinteren i fx Flensborg, så aftal en tur, når isen er væk. Skriv en liste med de ting du vil have at vide og få svar på dem inden sælger går hjem.

### **Import af fritidsfartøjer fra lande uden for EU**

Det er blevet populært at importere fritidsfartøjer fra lande uden for EU, ikke mindst fra USA, hvor en lav dollarkurs kan gøre det til en god forretning.

Der er dog et par ting du skal være opmærksom på. Er båden bygget efter 16. juni 1998 skal den være CE-mærket.

Lad være med at købe sådan en båd uden CE-mærkning, for det er ikke nemt at få et importeret fritidsfartøj afprøvet og CE-mærket.

Tænk også på, at hvis du har købt en båd i Tyrkiet eller USA, kan det godt være, at du kan hævde din reklamationsret. Men hvor nemt er det mon at få sælger i tale, når først båden er leveret og pengene betalt? Du kan hurtigt enden med at skulle hyre en advokat, der igen skal hyre en advokat fra det pågældende land for at kunne føre en sag.

Kort sagt. Lad være, hvis ikke du er virkelig prof på området. Din investering og dine rettigheder er meget bedre sikret ved at købe hos en dansk forhandler.

## Danske Bådejere – sejlernes FDM

Dansk Sejlunion har oprettet klubben Danske Bådejere, der skal varetage bådejernes interesser på linje med hvordan FDM varetager bilejernes interesser.

Med informationerne på **www.danskebaadejere.dk** vil du være godt rustet til en seriøs snak med sejlerkammerater om de sidste nyheder indenfor området.

Gennem Danske Bådejere får du kontante fordele på udvalgte produkter i **www.sejlershoppen.dk**.

Som medlem af en klub under Dansk Sejlunion og medlem af Danske Bådejere

kan du få en fordelagtig forsikring hos Codan. Ansvarsforsikringen er billigere, og kaskoforsikringen er både billigere og mere omfattende end den almindelige kaskoforsikring hos Codan.

På **www.danskebaadejere.dk** er der oprettet et brugerforum, hvor du kan kommunikere med andre sejlere og Dansk Sejlunion om emner, som er vedkommende for alle bådejere.

Et stort medlemstal i Danske bådejere er også med til at skærpe Dansk Sejlunions profil som alle bådejeres forening og tale-rør over for fx myndigheder og politikere. Læs mere på **www.danskebaadejere.dk**.